W35

Die deutschen Schiffspfandbriefbanken

Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung

DISSERTATION

zur Erlangung des Grades eines
Doktors der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der Universität Hamburg

vorgelegt von
RAINALD BOHNHOFF
aus Hamburg

Hamburg 1961

Die deutschen Schiffspfandbriefbanken

Entwicklung und wirtschaftliche Bedeutung

DISSERTATION

zur Erlangung des Grades eines
Doktors der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften
der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät
der Universität Hamburg

vorgelegt von
RAINALD BOHNHOFF
aus Hamburg

Hamburg 1961

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Gutachter: Prof. Dr. Dr. C. Eisfeld
Mitgutachter: Prof. Dr. J. Fettel

Tag der mündlichen Prüfung: 24./28. Juli 1961

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einleitung	1
A. G R U N D L E G U N G	
I. Die Grundlagen des organisierten Schiffskreditgeschäfts	3
1. Die wirtschaftlichen Grundlagen	3
a) Der Kreditbedarf der Schiffahrt	3
b) Das System der Finanzierung	6
2. Die rechtlichen Grundlagen	7
a) Das Schiffshypothekenrecht	7
b) Das Schiffsbankgesetz und seine Ergänzungsgesetze	11
aa) Das Schiffsbankgesetz	11
bb) Die Ergänzungsgesetze	13
II. Risiken und Probleme des organisierten Schiffskreditgeschäfts	14
1. Risiken und Probleme des aktiven Kreditgeschäfts	15
a) Allgemeines	15
b) Die Schiffsgläubigerrechte als Problem des Schiffskreditgeschäfts	16
c) Die konjunkturellen Schwankungen des Frachtenmarktes und die Naturabhängigkeit der Seefischerei als Problem des Schiffskreditgeschäfts	18
aa) Die konjunkturellen Schwankungen des Frachtenmarktes in der Seeschiffahrt und ihre Auswirkungen auf den Schiffswert	18
bb) Die konjunkturellen Schwankungen des Frachtenmarktes in der Binnenschiffahrt und ihre Auswirkungen auf den Schiffswert	21
cc) Die Naturabhängigkeit der Seefischerei als Problem des Schiffskreditgeschäfts	22
d) Der technische Fortschritt und die Spezialisierung der Fahrzeuge als Problem des Schiffskreditgeschäfts	23
e) Die Grundsätze des Schiffskreditgeschäfts als Ergebnis	25
2. Risiken und Probleme des passiven Kreditgeschäfts	29
a) Allgemeines	29
b) Die Sicherheit des Schiffspfandbriefs	30
c) Die Marktgängigkeit des Schiffspfandbriefs	31
d) Die Rentabilität des Schiffspfandbriefs	34
B. H A U P T T E I L	
ERSTER TEIL	
DIE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG	
DER DEUTSCHEN SCHIFFSPFANDBRIEFBANKEN	
I. Das Untersuchungsmaterial	36
II. Die Entwicklung der Kapitalbeschaffung	38
1. Die Entwicklung der Eigenkapitalbeschaffung	39
a) Die Entwicklung des haftenden Eigenkapitals	39

aa) Die Entwicklung des Grundkapitals 39
bb) Die Entwicklung der Rücklagen 45

b) Die Entwicklung der sonstigen Reserven 47

aa) Die Entwicklung der Sammelwertberichtigungen 47
bb) Die Entwicklung der stillen Reserven 49

2. Die Entwicklung des passiven Kreditgeschäfts 51

a) Die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts 51

aa) Die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts in den Jahren 1918 bis 1923 51
bb) Die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts in den Jahren 1925 bis 1943 54

(1) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens 54
(2) Die Entwicklung der Struktur des langfristigen Passivgeschäfts 6o

cc) Die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts in den Jahren nach der Währungsreform 62

(1) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens 62

(a) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens bis zum Inkrafttreten des Kapitalmarktförderungsgesetzes 63
(b) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens unter dem Einfluß des Kapitalmarktförderungsgesetzes 69
(c) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens nach dem Auslaufen des Kapitalmarktförderungsgesetzes 75

(2) Die Entwicklung der Struktur des langfristigen Passivgeschäfts 81

b) Die Entwicklung des kurz- und mittelfristigen Passivgeschäfts 85

III. Die Entwicklung der Geschäftstätigkeit 86

1. Die Entwicklung des aktiven Kreditgeschäfts 87

a) Die Entwicklung des langfristigen Aktivgeschäfts 87

aa) Die Entwicklung des langfristigen Aktivgeschäfts in den Jahren 1918 bis 1923 87

(1) Die Probleme des langfristigen Aktivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens 87
(2) Die Entwicklung der Struktur und der Bonität der langfristigen Ausleihungen 89

bb) Die Entwicklung des langfristigen Aktivgeschäfts in den Jahren 1925 bis 1943 9o

(1) Die Probleme des langfristigen Aktivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens 9o
(2) Die Entwicklung der Struktur der langfristigen Ausleihungen 93

(3) Die Entwicklung der Bonität der langfristigen Ausleihungen 95

cc) Die Entwicklung des langfristigen Aktivgeschäfts in den Jahren nach der Währungsreform 99

(1) Die Probleme des langfristigen Aktivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens 99
(2) Die Entwicklung der Struktur der langfristigen Ausleihungen 1o4
(3) Die Entwicklung der Bonität der langfristigen Ausleihungen 1o7

b) Die Entwicklung des kurz- und mittelfristigen Aktivgeschäfts 112

2. Die Entwicklung der Geldanlagegeschäfte 113

3. Die Entwicklung der Dienstleistungs-und Sondergeschäfte 115

IV. Die Entwicklung der Ertragsverhältnisse als Ergebnis 116

1. Probleme und Methode der Untersuchung 116

2. Die Entwicklung der Bruttozinsspanne 118

3. Die Entwicklung der Nettozinsspanne 122

4. Die Entwicklung der Erfolgsspanne 124

ZWEITER TEIL

DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER DEUTSCHEN SCHIFFSPFANDBRIEFBANKEN

I. Allgemeines 129

II. Die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Kapitalmarkt 131

III. Die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Markt für Schiffskredit 133

1. Die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Markt für Schiffskredit in den Jahren vor der Währungsreform 133

2. Die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Markt für Schiffskredit in den Jahren nach der Währungsreform 138

a) Der Seeschiffskredit 138
b) Der Binnenschiffskredit 143

C. Z U S A M M E N F A S S U N G 146

Anhang

Literaturverzeichnis

Verzeichnis der Tabellen

Seite

I. Tabellen im Textteil

Tab. 1	Jahresdurchschnitte der Frachtenindices (1951 bis 1959)	19
Tab. 2	Schiffspreise und Frachtenindex (192o bis 1938)	2o
Tab. 3	Unmittelbarer Erstabsatz von Pfandbriefen nach Käufergruppen (in v.H. des aufteilbaren Absatzes)	83
Tab. 4	Zusammensetzung des Darlehensbestandes der deutschen Schiffspfandbriefbanken nach Schiffahrtszweigen (1949 bis 1959)	1o5
Tab. 5	Umlauf an Schuldverschreibungen der Boden- und Kommunalkreditinstitute (1949 bis 1959)	132
Tab. 6	Eintragungen von Schiffshypotheken in den Seeschiffsregistern des Bundesgebietes (1956 bis 1959)	141

II. Tabellen im Anhang

Tab. I	Aktiva der deutschen Schiffspfandbriefbanken (in Tsd. M/RM/DM)	152/3
Tab. II	Aktiva der deutschen Schiffspfandbriefbanken (in v.H. der Bilanzsumme)	154
Tab. III	Entwicklung des Darlehensbestandes der deutschen Schiffspfandbriefbanken (in Tsd. M/RM/DM)	155
Tab. IV	Größengliederung des Darlehensbestandes der deutschen Schiffspfandbriefbanken - 1933 bis 1959 - (in Tsd. RM/DM bzw. v.H. des Darlehensbestandes)	156
Tab. V	Zins- und Tilgungsrückstände, Zwangsversteigerungsverfahren und Abschreibungen der deutschen Schiffspfandbriefbanken	157
Tab. VI	Passiva der deutschen Schiffspfandbriefbanken (in Tsd. M/RM/DM)	158/9
Tab. VII	Passiva der deutschen Schiffspfandbriefbanken (in v.H. der Bilanzsumme)	16o
Tab. VIII	Quellen des langfristigen Fremdkapitals der deutschen Schiffspfandbriefbanken (in Tsd. M/RM/DM bzw. v.H. des langfristigen Fremdkapitals)	161
Tab. IX	Zusammensetzung des langfristigen Fremdkapitals der deutschen Schiffspfandbriefbanken nach Zinssätzen (in Tsd. M/RM/DM bzw. v.H. des langfristigen Fremdkapitals)	162
Tab. X	Dividendenzahlungen der deutschen Schiffspfandbriefbanken	163
Tab. XI	Zinssalden der deutschen Schiffspfandbriefbanken (in Tsd. M/RM/DM)	164/5
Tab. XII	Zinsspannen der deutschen Schiffspfandbriefbanken (in v.H. der mittleren Bilanzsumme)	166/7

Abkürzungen

ADHGB	= Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch
BAnz.	= Bundesanzeiger
BdL	= Bank deutscher Länder
BERLIN	= Deutsche Schiffspfandbriefbank AG, Berlin
BGBl.	= Bundesgesetzblatt
BGH	= Bundesgerichtshof
BREMEN	= Deutsche Schiffahrtsbank AG (vormals: Neue Deutsche Schiffspfandbriefbank AG), Bremen
BStBl.	= Bundessteuerblatt
DlK	= Der langfristige Kredit
DMEB	= DM-Eröffnungsbilanz
DUISBURG	= Deutsche Schiffskreditbank AG, Duisburg
DVO	= Durchführungsverordnung
EStG	= Einkommensteuergesetz
GVBl.	= Gesetz- und Verordnungsblatt
HAMBURG	= Deutsche Schiffsbeleihungsbank AG, Hamburg
HdB	= Handwörterbuch der Betriebswirtschaft
KfW	= Kreditanstalt für Wiederaufbau
KWG	= Reichsgesetz über das Kreditwesen vom 5.Dezember 1934
KStG	= Körperschaftsteuergesetz
LÜBECK	= Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG, Kiel/Lübeck
RGBl.	= Reichsgesetzblatt
RMSB	= RM-Schlußbilanz
SchiffsBG	= Gesetz über Schiffspfandbriefbanken (Schiffsbankgesetz) vom 8.April 1943
SchRG	= Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15.November 1940
UG	= Drittes Gesetz zur Neuordnung des Geldwesens (Umstellungsgesetz) vom 27. Juni 1948
WiGBl.	= Gesetz- und Verordnungsblatt des Wirtschaftsrates des Vereinigten Wirtschaftsgebietes
ZfB	= Zeitschrift für Betriebswirtschaft
ZfBi	= Zeitschrift für Binnenschiffahrt
ZfhF	= Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung
ZfK	= Zeitschrift für das gesamte Kreditwesen
ZVG	= Gesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung vom 24. März 1897

Einleitung

In der deutschen Bankenstatistik werden die Bilanzzahlen der Schiffspfandbriefbanken mit denen der Hypothekenbanken zusammengefaßt. Bei einer Betrachtung dieser Kreditinstitute ist man deshalb leicht geneigt, die Schiffspfandbriefbanken lediglich als eine Untergruppe im Bereich der Bodenkreditinstitute anzusehen. Eine solche Zuordnung wird den Gegebenheiten des Schiffskreditgeschäfts jedoch nicht gerecht; denn während die Sicherung des Bodenkredits auf der vom Zufall der Person und des Geschäfts losgelösten, objektiven nachhaltigen Ertragsfähigkeit des Grundstücks und entsprechend stetigen Verwertbarkeit ohne ernste Verlustgefahren beruht[1], ist der Schiffskredit nur zur einen Hälfte Real- und zur anderen Personalkredit.[2]

Aus diesen Besonderheiten des Schiffsbeleihungswesens ergibt sich die Problemstellung der vorliegenden Arbeit, die, ausgehend von den grundlegenden Fragen des organisierten Schiffskreditgeschäfts, die wirtschaftliche Entwicklung und Bedeutung dieser Banken aufzuzeigen sucht. Die Notwendigkeit einer klaren Abgrenzung der Aufgabenstellung und die Schwierigkeiten der Materialbeschaffung ließen es dabei geboten erscheinen, nicht die Schiffskreditinstitute schlechthin zum Gegenstand dieser Untersuchung zu machen, sondern eine Bankengruppe, die privatwirtschaftlich organisierten Schiffspfandbriefbanken, herauszugreifen. Gegenstand der Betrachtungen bilden mithin jene Kreditinstitute, bei denen nach der Legaldefinition des Schiffsbankgesetzes "der Gegenstand des Unternehmens in der Gewährung von Darlehen gegen Bestellung von Schiffshypotheken und in der Ausgabe von Schuldverschreibungen auf Grund der erworbenen, durch Schiffshypotheken gesicherten Darlehensforderungen besteht."[3] Die Schiffskreditgeschäfte anderer Betriebswirtschaften, namentlich der Kreditbanken, Sparkassen, Kreditgenossenschaften und Versicherungen, bei denen die im Schiffsbankgesetz geforderte Verbindung von Aktiv- und Passiv-

---

1) Adolf WEBER: Geld und Kredit, Banken und Börsen, Heidelberg 1959, S. 230
2) A. HIRTE: Das Wasser trägt den Schiffspfandbrief, in: DIK, 5. Jahrg. (1954), S. 213
3) § 1 des Gesetzes über Schiffspfandbriefbanken (Schiffsbankgesetz) vom 8. April 1943

geschäft nicht besteht, werden somit aus den Betrachtungen ausgeschlossen. Auch die Entwicklung des Schiffskreditgeschäfts der öffentlich-rechtlichen Institute, die zum Teil staatsverbürgte Schiffshypotheken zur Deckung von Kommunalobligationen verwenden, sowie die Direktkredite der Gebietskörperschaften bilden nicht Gegenstand dieser Arbeit.

Nach der vorliegenden Gliederung der Untersuchung erfaßt der grundlegende Teil A neben den wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen des organisierten Schiffskredits die grundlegenden Probleme des aktiven und passiven Kreditgeschäfts.

Im Rahmen dieser Betrachtung ergibt sich die Frage, wie die Entwicklung der Banken durch die Risiken des Schiffskredits beeinflußt worden ist. Da letztlich nicht durch theoretische Betrachtungen, sondern nur durch eine historisch-empirische Untersuchung eine Antwort auf diese Frage gefunden werden kann, ist deshalb im ersten Hauptteil der Arbeit versucht worden, die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Schiffspfandbriefbanken aufzuzeigen. Im einzelnen schließt sich in diesem Teil der Arbeit an eine kurze Erläuterung und Kritik des Untersuchungsmaterials die Darstellung der Entwicklung der Kapitalbeschaffung, die die Voraussetzung aller anderen unternehmerischen Betätigungen einer Bank bildet. Der dritte Abschnitt dieses Kapitels behandelt das Auftreten der Schiffspfandbriefbanken am Absatzmarkt, ihre "Geschäftstätigkeit". Mit der Kapitalbeschaffung und der Geschäftstätigkeit sind die Bedingungen für die Entwicklung der Ertragsverhältnisse erläutert, die im vierten Abschnitt aufgezeigt werden.

Daran anschließend ist im zweiten Hauptteil die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Schiffspfandbriefbanken, ihre Stellung am Kapitalmarkt und am Markt für Schiffskredit, untersucht worden. Obwohl der vorliegenden Abhandlung eine betriebswirtschaftliche Fragestellung zugrunde liegt, hat sich hier, wie auch in anderem Zusammenhang die Notwendigkeit ergeben, gelegentlich auf gesamtwirtschaftliche Tatbestände einzugehen, ohne deren Kenntnis ein abgerundetes Bild nicht gewonnen werden könnte.

A. G R U N D L E G U N G

I. Die Grundlagen des organisierten Schiffskreditgeschäfts

1. Die wirtschaftlichen Grundlagen

a) Der Kreditbedarf der Schiffahrt

Der Bau oder Kauf und der Betrieb eines Schiffes hat seit jeher große Kapitalien erfordert. Da das investierte Kapital zugleich wie in kaum einem anderen Wirtschaftszweig vielfältigen Verlustgefahren ausgesetzt ist, haben sich bereits früh im Bereich der Seeschiffahrt besondere Unternehmungsformen herausgebildet, die eine Verteilung der Kosten und Risiken auf eine Vielzahl von Personen ermöglichen. Die aus diesen Notwendigkeiten entstandene gesellschaftsrechtliche Sonderform des Seerechts, die Partenreederei, war in ihrer Organisation jedoch weitgehend auf die kleinen Verhältnisse der Segelschiffzeit zugeschnitten.[1] Sie erwies sich im Zuge der technischen und wirtschaftlichen Umwälzungen der Schiffahrt, die das relativ kleine Segelschiff durch maschinengetriebene Fahrzeuge von immer größeren Abmessungen ersetzte, seit der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts mehr und mehr als ungeeignet, den wachsenden Kapitalbedarf zu decken.

So erforderte etwa der Bau eines Passagierschiffes für die Orientfahrt in den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts 90.000, im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts bereits 350.000 Pfund Sterling, 1920 hatte der Preis die Millionengrenze erreicht und stellte sich 1950 auf 3,5 Mill. £.[2] Ein Frachtdampfer einfacher Bauart kostete um 1900 £ 40-50.000, gegenüber mehr als 1 Mill.£, die heute von den Werften für ein modernes Trampschiff gefordert werden.[3] Ähnliche Finanzierungsprobleme wie in der Seeschiffahrt ergaben sich für die Mehrzahl der Binnenschiffahrtsunternehmen. Allein durch den Übergang vom Holz- zum Stahlschiffbau haben sich die Baukosten für einen 500-t-Kahn von 15.000 auf

---

1) H.J. ABRAHAM: Das Seerecht, Berlin 1956, S. 56
2) Vgl.: HANSA, 87. Jahrg. (1950), S. 913
3) Vgl.: Fairplay, Bd. 152, S. 25 und Bd. 194, S. 77/8

31.000 Mark erhöht, also mehr als verdoppelt.[1] Gegenwärtig müssen für ein modernes Motorgüterschiff mehr als DM 600.000,- aufgewendet werden.[2]

Einen zweiten, wesentlichen Faktor für die Steigerung des Kapitalbedarfs bildet der mit dem Welthandelsvolumen und den steigenden Transportbedürfnissen der Binnenwirtschaft unablässig steigende Tonnagebestand der See- und Binnenschiffsflotten. Der Wert des Welthandels, der in Anbetracht des Fehlens einer umfassenden Tonnagestatistik einen Anhaltspunkt für die Entwicklung der Welthandelsflotte zu geben vermag,wird nach einer englischen Quelle für den Beginn des 19. Jahrhunderts mit 0,3, für das Jahr 1860 mit 1,5 und für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg mit 7,5 Mrd. Pfund Sterling angegeben.[3] Der Bestand an seegehenden Handelsschiffen hat sich allein in der Zeit von 1890 bis 1911 von 21,1 auf 43,1 Mill. BRT mehr als verdoppelt; bis 1939 war die Welthandelsflotte auf 69,4, Mitte 1959 auf 124,9 Millionen BRT angewachsen.[4] Berücksichtigt man die gleichzeitig zu verzeichnende Steigerung des Preises für eine Tonne Schiffsraum, so läßt sich ermessen, in welchem Ausmaß die Finanzierungsprobleme der Schiffahrt zugenommen haben.

Im Gegensatz zu den großen Linienreedereien, denen als Aktiengesellschaften für die Eigen- und Fremdfinanzierung der Kapitalmarkt erschlossen war, fehlte den mittleren und kleineren Schiffahrtsbetrieben die Möglichkeit, Anlagekredit durch Ausgabe von Schuldverschreibungen zu beschaffen. Lediglich durch die Bodmerei und das Seedarlehen, Kreditgeschäfte, bei denen die Rückzahlung des Kapitals und die Entrichtung der Zinsen von der glücklichen Rückkehr des Schiffes in seinen Heimathafen abhängig war, konnten in der Seeschiffahrt in beschränktem Umfang fremde Mittel herangezogen werden.[5] Auf der Grundlage solcher stark spekulativer Darlehensabschlüsse ließ sich indes eine geordnete

---

1) O. TEUBERT: Die Binnenschiffahrt, Leipzig 1912, S. 433
2) Vgl.: Binnenschiffahrt in Zahlen, Duisburg 1959, S. 91
3) Angaben bei H. PRIESTER: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin 1926, S. 2
4) Zu den Zahlenangaben vgl.: Der Wettbewerb in der Seeschiffahrt, Heft 9 der Schriftenreihe des verkehrswissenschaftlichen Forschungsrats beim Reichsverkehrsministerium,Jena 1940, S. 9 und 56 sowie: HANSA, 96. Jahrg. (1959) S. 2615
5) Vgl. dazu: M. PAPPENHEIM: Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts, Bd. 103 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Leipzig 1903, S.153 ff sowie ABRAHAM: Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, Stuttgart und Köln 1950, S. 27 ff

Schiffbaufinanzierung nicht aufbauen. Die Schaffung eines zweckmäßigen Schiffshypothekenrechts wurde damit mehr und mehr zu einem dringenden Erfordernis.

Da sich das Privatkapital auch nach der Schaffung dieser Rechtsgrundlagen gegenüber der Schiffshypothek im allgemeinen sehr zurückhielt, lag es nahe, zur Deckung des in allen Schifffahrtszweigen unablässig steigenden Kapitalbedarfs besondere Schiffskreditinstitute zu gründen. Dieser Weg ist zuerst in Holland beschritten worden, wo um die Jahrhundertwende mehrere Schiffshypothekenbanken gegründet wurden, die nicht nur in den Niederlanden, sondern in erheblichem Umfang auch in Deutschland, Belgien, Frankreich und in den skandinavischen Ländern Schiffe beliehen haben.[1] Dem holländischen Vorbild sind im Jahre 1908 Belgien und später andere Länder gefolgt.

Der starke Einfluß, den die holländischen Banken auf die deutsche Rheinschiffahrt und indirekt durch die bevorzugte Beleihung von in den Niederlanden erbauten Schiffen auf die Beschäftigung der deutschen Werftindustrie genommen haben, führte bereits bald nach deren Gründung zu Bestrebungen, in Deutschland ähnliche Institute zu schaffen.[2] Die von Reeder- und Werftorganisationen sowie verschiedenen Handelskammern des Rhein- und Küstengebietes immer wieder angeregten Gründungen sind von den zuständigen Regierungsstellen aber regelmäßig unter Hinweis auf die Unsicherheit der Schiffshypothek abgelehnt worden. Daneben wurde verschiedentlich die Befürchtung ausgesprochen, daß die Krediterleichterungen zu einem Überangebot an Tonnage und damit letztlich zu einer Schädigung der Schiffahrt führen müßten. Die Absicht, mit dem Abschluß des Ersten Weltkrieges den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte tatkräftig zu fördern, setzte indes allen theoretischen Bedenken ein Ende und führte im Jahre 1918 in Hamburg, Berlin und Duisburg zur Gründung deutscher Schiffskreditinstitute.

---

1) Bezüglich der Entwicklung der holländischen Banken vgl. C. EISFELD: Das niederländische Bankwesen, Haag 1916, S.236 ff; S. TIEDJE: Probleme des deutschen Schiffsbeleihungswesens, Diss. Hamburg, Würzburg 1937, S. 19 ff und T.P. BERGSMA; Das niederländische Bankwesen unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung seit dem Beginn der Weltwirtschaftskrise, Diss. Frankfurt/M., Gelnhausen 1939, S. 84 ff

2) Der Kampf um die Gründung der deutschen Schiffsbeleihungsbanken ist in den Arbeiten von CHRIST (Schiffs-Hypotheken-Banken, Diss. Greifswald 1920) und TIEDJE im einzelnen dargestellt worden, so daß die folgenden Ausführungen auf eine kurze referierende Wiedergabe beschränkt bleiben können.

b) Das System der Finanzierung

Für Banken, die wie die Schiffskreditinstitute überwiegend langfristigen Anlagekredit gewähren, gilt nach der Tradition des deutschen Bankwesens die Umformung kurzfristiger Passiv- in langfristige Aktivkredite nicht als angemessene Form der Refinanzierung. Die Schiffspfandbriefbanken bedienen sich deshalb nach dem Vorbild anderer Realkreditinstitute zur Überbrückung der kurzfristigen Anlagebereitschaft der Kapitalgeber und der langfristigen Anleihebedürfnisse ihrer Darlehensnehmer der "Methode der Mobilisation"[1], d.h. sie bringen unter Einschaltung eines Konsortiums, durch öffentliche Subskription oder freihändigen Verkauf klein gestückelte Teilschuldverschreibungen in Umlauf, die untereinander vertretbar und börsenmäßig verwertbar sind. Dieses System ermöglicht es dem Gläubiger, Anleihestücke zu erwerben, auch wenn er nicht die Absicht hat, das Kapital bis zur Fälligkeit der Schuldverschreibungen aus der Hand zu geben; denn er vermag das Kapital leicht und sicher flüssig zu machen, indem er die Anleihestücke veräußert, so daß ein anderer Gläubiger an seine Stelle tritt.[2]

Aus der besonderen Lage des Kapitalmarktes hat sich in den Jahren nach der Währungsreform die Notwendigkeit ergeben, das seit Jahrzehnten bewährte Refinanzierungssystem der Pfandbriefinstitute zu erweitern. Die Kapitalbeschaffung durch Aufnahme von Darlehen (die meist durch Namenspapiere gesichert werden)erreichte rasch einen bedeutenden Umfang und ist von den Schiffsbanken im Gegensatz zu den privaten Grundkreditinstituten auch beibehalten worden, nachdem sich die Kapitalmarktverhältnisse normalisiert hatten.

Mit der Kapitalbeschaffung mittels Inhaber- und Namensschuldverschreibungen entspricht die Finanzierung der Pfandbriefinstitute "dem bankwirtschaftlichen Ideal der Harmonisierung der Fälligkeitstermine auf der Aktiv- und Passivseite der Bilanz."[3] Liquiditätsschwierigkeiten können bei dieser Form der Refinanzierung nur unter außergewöhnlichen Verhältnissen auftreten, da die Banken ihren Gläubigern keine Buchforderungen gegen sich

---

1) E. SCHMALENBACH: Kapital, Kredit und Zins, 3.Aufl., Köln und Opladen 1951, S. 123
2) ebenda, S. 124
3) H. LINHARDT: Bankbetriebslehre, Bd.II, Köln und Opladen 1960, S. 35

einräumen, sondern lediglich zu vorherbestimmten Terminen fällige Wertpapiere übergeben. Sinkt deshalb aus welchem Grunde auch immer das Vertrauen in die Bonität des Emittenten, so wird zwar ein erheblicher Kursverfall der Obligationen eintreten, die Zahlungsfähigkeit des Schuldners aber nicht berührt.

2. Die rechtlichen Grundlagen

Für den Aufbau und die Entwicklung des Schiffskreditgeschäfts waren nicht allein die wirtschaftlichen Gegebenheiten, sondern in gleicher Weise die rechtlichen Grundlagen bestimmend. Diese können indes im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht umfassend und ausführlich dargestellt werden. Eine erschöpfende Untersuchung müßte etwa das Aktiengesetz, dessen Bestimmungen die Schiffspfandbriefbanken als Aktiengesellschaften[1] unterstehen, ebenso wie das Kreditwesengesetz oder das Handelsgesetzbuch in die Erörterungen einbeziehen. Die folgende Darstellung beschränkt sich jedoch auf die spezifischen Bestimmungen des Schiffskreditrechts, insbesondere auf das Schiffshypothekenrecht, das Gesetz über Schiffspfandbriefbanken sowie die zu diesen Gesetzen erlassenen Nebengesetze und Durchführungsverordnungen, die nicht wie die allgemeinen Bestimmungen des bürgerlichen, des Handels- und Bankrechts als bekannt vorausgesetzt werden können. Auch bei diesen Gesetzen ist die Erläuterung auf die tragenden und wirtschaftlich bedeutsamsten Bestimmungen beschränkt worden. Bezüglich Einzelfragen kann auf die einschlägigen Kommentare und die umfangreiche rechtswissenschaftliche Literatur verwiesen werden.[2]

a) Das Schiffshypothekenrecht

Bei langfristigen Kreditgeschäften werden das bloße Vertrauen in die Person des Schuldners und seine wirtschaftliche Lage

---

1) Gemäß § 1 in Verbindung mit § 2 SchiffsBG dürfen Schiffspfandbriefbanken nur in der Rechtsform der Aktiengesellschaft oder der Kommanditgesellschaft auf Aktien betrieben werden, von denen nur die erste praktisch vorkommt.

2) Vgl. dazu u.a.: H.J. ABRAHAM: Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, Stuttgart und Köln 1950; HEINERICI/GILGAN: Das deutsche Schiffsregisterrecht, Berlin-Leipzig-Wien 1942; F. PRAUSE: Das Recht des Schiffskredits, Berlin 1954; W. VOGELS: Gesetz über Schiffspfandbriefbanken, Berlin 1933; H. WOLFF: Grundriß des Sachenrechts bei Schiffen und Schiffsbauwerken, Hamburg 1949; H. WÜSTENDÖRFER: Neuzeitliches Seehandelsrecht, Hamburg 1947

nicht als ausreichende Kreditsicherheit angesehen, sondern trotz wirtschaftlicher Rechtfertigung und Überlegung regelmäßig zusätzliche rechtliche Sicherungen gefordert, "weil zuviel Unsicherheitsfaktoren auch dem scharfen Kalkül und dem nüchternen Sachverstand der Bank entgegenstehen oder auch entgehen."[1] Grundsätzlich stellt ein Schiff, das als eine von Natur aus bewegliche Sache nur durch ein Mobiliarpfandrecht rechtsgeschäftlich verpfändet werden könnte, ein denkbar ungeeignetes Kreditsicherungsobjekt dar; denn mit der Übergabe als Faustpfand müßte das Schiff seiner bestimmungsmäßigen Verwendung entzogen und damit seinem Reeder die Möglichkeit genommen werden, den Kapitaldienst für die aufgenommenen Kredite aufrecht zu erhalten. Um den Reedereien Kreditmöglichkeiten zu erschließen, mußte deshalb ein besitzloses, in einem öffentlichen Buch (dem Schiffsregister) einzutragendes Pfandrecht geschaffen werden.

Für das nach dem Vorbild der englischen Merchant Shipping Act von 1854 durch das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch eingeführte S e e schiffsregister stand zunächst der öffentlich-rechtliche Charakter durchaus im Vordergrund, da es vornehmlich dem Bedürfnis nach einer besseren Prüfungsmöglichkeit aller für das Recht der Flaggenführung maßgeblichen Umstände dienen sollte.[2] Ein B i n n e n schiffsregister ist in Deutschland erst durch das Binnenschiffahrtsgesetz von 1895 [3] geschaffen worden, nachdem einzelne Bundesländer bereits seit 1885 die Anlegung von Registern für Flußfahrzeuge angeordnet hatten. Im Gegensatz zum Seeschiffsregister sollten diese Verzeichnisse nach den Bestimmungen des Reichsgesetzes vor allem die privatrechtlichen Verhältnisse der Schiffe ersichtlich machen. Ein wesentlicher Fortschritt gegenüber dem ADHGB ergab sich zudem aus § 131 des Binnenschiffahrtsgesetzes, der die rechtsgeschäftliche Verpfändung eines im Schiffsregister eingetragenen Binnenschiffes n u r durch einen Registervermerk für zulässig erklärte. Dieser Gedanke wurde durch das Bürgerliche Gesetzbuch von 1896, das das Schiffspfandrecht für das gesamte Reichsgebiet einheitlich geregelt hat, in den §§ 1259 bis 1272 übernommen.

Eine bedeutsame Erweiterung der Kreditmöglichkeiten der Schiff-

---

1) H. LINHARDT: Bankbetriebslehre, Bd. I, Köln und Opladen 1957, S. 21/22
2) Vgl. HEINERICI/GILGAN, a.a.O., S. 10/11
3) Gesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15.Juni 1895 (RGBl. S. 301)

fahrt ist im Jahre 1926 durch das Gesetz über die Bestellung von Pfandrechten an im Bau befindlichen Schiffen[1] erfolgt. Seither können auch Schiffsbauwerke, die nach ihrer Fertigstellung die für die Übernahme in ein Schiffsregister vorgeschriebene Mindestgröße erreichen, durch Eintragung von Pfandrechten in ein besonderes Schiffsbauregister als Kreditsicherheiten dienen, sobald der Kiel gelegt und das Bauwerk durch Namen oder Nummer an einer bis nach dem Stapellauf sichtbar bleibenden Stelle deutlich und dauernd gekennzeichnet ist.

Allen diesen Rechtsnormen war indes gemein, daß sie den öffentlichen Glauben, den das Grundbuch genießt, nicht auf das Schiffsregister übertragen haben. Voraussetzung für die Entstehung eines Pfandrechts war deshalb, daß der Verpfänder wirklich Eigentümer des Schiffes ist. Die in dem Fehlen des öffentlichen Glaubens liegende Gefahr ist nicht zu unterschätzen, da die Eigentumsübertragung an einem Schiff nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts für bewegliche Sachen durch einen formlosen, mündlichen Vertrag und bei Seeschiffen nach § 474 HGB sogar ohne Übergabe des Fahrzeugs vorgenommen werden konnte, während sich das Schiff über See befand. Der Eintragung im Schiffsregister war deshalb nicht rechtserzeugende Kraft beizumessen, sondern gab nur eine häufig leicht zu widerlegende Vermutung für das Eigentum am Schiff.[2] Die Gläubiger waren somit gezwungen, vor der Beleihung eines Schiffes die Berechtigung des Vertragsgegners in jedem einzelnen Falle sorgfältig zu prüfen. Wenngleich sich aus diesen formalen Mängeln des Schiffspfandrechts kaum Verluste ergeben haben, weil die Praxis Möglichkeiten bot, ein klares Bild über die rechtlichen Verhältnisse am Schiff zu gewinnen,[3] hat das Fehlen des öffentlichen Glaubens des Schiffsregisters die Entwicklung des Schiffsbeleihungswesens doch erheblich beeinträchtigt.

Im Hinblick auf den beim Wiederaufbau der Handelsflotte erwarteten Kreditbedarf sind deshalb in dem Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940[4] noch während des Krieges die rechtlichen Bestimmungen über das Schiffsregister zusammengefaßt und grundsätzlich neu geregelt worden. Das Gesetz hat für die Begründung, Übertragung,

---

1) RGBl. I S. 367
2) HEINERICI/GILGAN a.a.O., S. 226
3) Vgl. VOGELS, a.a.O., S. 33 und TIEDJE, a.a.O., S. 56
4) RGBl. I S. 1499

Belastung und Aufhebung der Rechte an eingetragenen Schiffen das Erfordernis der Eintragung im Schiffsregister aufgestellt und das Schiffspfandrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches durch die der Hypothek des Liegenschaftsrechts nachgebildete Schiffshypothek ersetzt. Abweichungen von der Ausgestaltung der Grundstückshypothek ergeben sich nur, soweit die wirtschaftlichen oder technischen Gegebenheiten des Schiffskredits und die Erfahrungen mit dem komplizierten Liegenschaftsrecht eine einfachere Gestaltung notwendig oder wünschenswert erscheinen ließen.[1)]

Das Schiffsrechtegesetz hat insbesondere zugunsten des gutgläubigen Berechtigten Rechtsvermutungen für eine Reihe von dinglichen Rechten aufgestellt, die der Grundbuchvermutung des § 891 BGB entsprechen, und darüber hinaus zugunsten desjenigen, der durch Rechtsgeschäft ein dingliches Recht an einem Schiff erwirbt, den öffentlichen Glauben des Schiffsregisters eingeführt.[2)] Während das Liegenschaftsrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches jedoch eine Fülle von Belastungsmöglichkeiten - Hypotheken, Grund- und Rentenschulden - kennt, und bei der Hypothek die gewöhnliche und Sicherungshypotheken, Brief-, Buch-, Gesamt- und Höchstbetragshypotheken unterscheidet, beschränkt sich das Schiffskreditrecht auf die Form der brieflosen Sicherungshypothek.[3)] Als Unterarten sind lediglich die Höchstbetrags- und die Gesamtschiffshypothek, sowie die Schiffshypothek an Schiffsbauwerken und für Forderungen aus Inhaber- und Orderpapieren geregelt. Die Ausgestaltung des Schiffspfandrechts zu einer Verkehrshypothek erschien weder notwendig noch erwünscht, denn nicht die Schaffung einer neuen Form der Vermögensanlage, sondern die Erleichterung der Kreditbeschaffung für die Schiffseigentümer wurde als Zweck der Regelung angesehen.[4)] Hierfür aber genügt eine einfache, klare Rechtsform.

Wie die Hypothek des Liegenschaftsrechts haftet die Schiffshypothek für die Zinsen sowie für die Kosten der Kündigung und der die Befriedigung aus dem Schiff bezweckenden Rechtsverfolgung.[5)] Erhebliche materielle Bedeutung kommt daneben der in den §§ 32 bis 38 SchRG geregelten Erstreckung der Schiffshypothek auf die Forderungen aus Versicherungsverträgen zu, die zum Teil

---

1) H.J. ABRAHAM: Das Seerecht, Berlin 1956, S. 39/40
2) Vgl. §§ 15 ff SchRG
3) § 8 Abs. 1 SchRG
4) Vgl. Amtliche Begründung zum Schiffsrechtegesetz, abgedruckt in: Deutsche Justiz, 102. Jahrg. (1940), S. 1331
5) § 29 SchRG

über die entsprechenden Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches hinausgeht. Eine so umfassende Ordnung dieser Rechtsverhältnisse erschien erforderlich, "um der Schiffshypothek die wirtschaftliche Sicherheit zu geben, die sie an dem Beleihungsobjekt allein bei der Gefahr eines Verlustes des Schiffes nicht haben würde."[1] Von besonderem Gewicht ist die Bestimmung des § 36 Abs. 1 SchRG, nach der die Ersatzpflicht des Versicherers gegenüber dem Hypothekengläubiger auch dann bestehen bleibt, wenn der Versicherer wegen vorsätzlichen oder fahrlässigen Verhaltens des Versicherungsnehmers von der Leistungspflicht frei sein würde. Von dieser Regel bestehen jedoch drei wesentliche Ausnahmen;denn die erweiterte Ersatzpflicht entfällt, wenn (1) das Schiff von seinem Reiseweg abweicht und ein Schadensfall außerhalb des versicherten Fahrtgebietes eintritt, (2) die Prämie nicht rechtzeitig gezahlt oder (3) das Schiff bei Antritt der Reise seeuntüchtig war.[2)3)]

b) Das Schiffsbankgesetz und seine Ergänzungsgesetze

aa) Das Schiffsbankgesetz

Die Geschichte des organisierten Schiffskredits, der Schiffspfandbriefbanken, reicht in Deutschland bis auf das Jahr 1918 zurück. Die Rechtsverhältnisse dieser Institute beruhten zunächst lediglich auf ihren staatlich genehmigten Satzungen. Um das Mißtrauen der deutschen Wertpapierkäufer gegen die ungewohnten Schiffspfandbriefe zu beseitigen und zugleich der deutschen Schiffahrt möglichst günstige Kreditbedingungen zu erschließen, erging am 14.August 1933[4)] das Gesetz über Schiffspfandbriefbanken (Schiffsbankgesetz), das den Vorschriften des Hypothekenbankgesetzes von 1899 nachgebildet war und das die Erfahrungen, die bei den bereits bestehenden Schiffsbanken gesammelt werden konnten, verwertet hat.[5)] Nachdem im Jahre 1940 durch das Schiffsrechtegesetz ein besonderes Schiffssachenrecht eingeführt worden

---

1) KRIEGER: Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken, in: Deutsche Justiz, 103. Jahrg. (1941), S. 101
2) § 36 Abs. 2 SchRG
3) Zugunsten der Schiffsbeleihungsbanken ist die letzte Gesetzesbestimmung aber wieder rückgängig gemacht, da sie gemäß § 11 SchiffsBG eine Beleihung nur vornehmen dürfen, wenn sich der Versicherer verpflichtet hat, der Bank gegenüber Einwendungen aus einer etwaigen Seeuntüchtigkeit des Schiffes nicht zu erheben.
4) RGBl. I S. 583
5) Vgl. PRAUSE, a.a.O., S. 257 und VOGELS, a.a.O., S. 8

war, wurde eine Neufassung des Schiffsbankgesetzes erforderlich, die am 8. April 1943 [1] bekanntgemacht worden ist.

Um Mißbräuche, die der Sicherheit der Pfandbriefgläubiger und dem Ansehen der Banken schaden können, zu verhindern, bedürfen die Schiffsbanken ebenso wie die Hypothekenbanken zur Ausübung ihres Geschäftsbetriebes der staatlichen Genehmigung und unterstehen einer umfassenden staatlichen Aufsicht.[2] Auch die übrigen Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes, insbesondere die Begrenzung des Geschäftskreises, die Beleihungsvorschriften und Bewertungsrichtlinien[3], die Deckungsgrundsätze, die Anweisungen über die Führung der Deckungsregister sowie die Befugnisse der zur Kontrolle dieser Register staatlich bestellten Treuhänder entsprechen im wesentlichen dem Recht des organisierten Bodenkredits. Da diese Vorschriften als bekannt gelten können, ist die folgende Darstellung auf eine kurze Erläuterung der vom Hypothekenbankgesetz abweichenden Gesetzesnormen beschränkt worden.[4]

Entgegen den Bestimmungen dieses Gesetzes, nach denen die Grundkreditinstitute Schuldverschreibungen bis zum fünfzehnfachen Betrag des haftenden Eigenkapitals ausgeben durften, war in den Satzungen der drei Schiffsbanken die Umlaufsgrenze zunächst auf den zehnfachen Betrag des eingezahlten Aktienkapitals beschränkt.[5] Nachdem jedoch durch das Zweite Gesetz zur Änderung und Ergänzung des Hypothekenbankgesetzes[6] im Jahre 1926 der "Multiplikator" von fünfzehn auf zwanzig erhöht worden war, haben die zuständigen Regierungsstellen auch für die Schiffspfandbriefbanken einer Heraufsetzung der Umlaufsgrenze zugestimmt. Während die Satzungen nach dieser Neuregelung vor allem im Hinblick auf die Einrechnung der Rücklagen Abweichungen aufwiesen, ist durch das Schiffsbankgesetz von 1933 die Umlaufsgrenze einheitlich auf den zwanzigfachen Betrag des eingezahlten Grundkapitals und des

---

1) RGBl. I S. 241
2) Vgl. §§ 1, 3 SchiffsBG
3) Als Hauptproblem des aktiven Kreditgeschäfts der Schiffsbanken sind die mit der Bewertung von Schiffen zusammenhängenden Fragen in Abschnitt II dieses Kapitels einer besonderen Betrachtung unterzogen worden
4) Bezüglich Einzelheiten vgl. neben den Kommentaren zum Schiffsbankgesetz von PRAUSE und VOGELS auch die Erläuterungen zum Hypothekenbankgesetz bei DANNENBAUM (Deutsche Hypothekenbanken, 2. Aufl., Berlin 1928, S. 103 ff) und BARLET/KARDING (Hypothekenbankgesetz, München und Berlin 1957)
5) Vgl. dazu CHRIST, a.a.O., S. 137
6) RGBl. I S. 97

ausschließlich zur Deckung einer Unterbilanz oder zur Sicherung der Pfandbriefgläubiger bestimmten Reservefonds festgelegt worden.[1)]

Abweichend von den Vorschriften des Hypothekenbankgesetzes war anfangs auch die formelle Sicherung der Pfandbriefgläubiger geordnet, denn wegen des Fehlens entsprechender gesetzlicher Grundlagen waren die Banken gezwungen, sämtliche Deckungsforderungen einzeln auf den Treuhänder zu übertragen. Durch das Schiffsbankgesetz ist dieses umständliche und kostspielige Verfahren dann jedoch durch die bei den Grundkreditinstituten bewährte Regelung ersetzt worden. Seither besteht gemäß § 36 SchiffsBG an den im Deckungsregister eingetragenen Darlehensforderungen ein Konkursvorzugsrecht der Schuldverschreibungsinhaber in Verbindung mit einem beschränkten Veräußerungsverbot und einer Vollstreckungsbeschränkung.[2)]

bb) Die Ergänzungsgesetze

Während der durch das Schiffsbankgesetz festgelegte Geschäftskreis bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges den Erfordernissen der Praxis durchaus entsprach, ist nach der Währungsreform eine Ausweitung der zulässigen Nebengeschäfte erforderlich geworden. Zunächst ist durch das Gesetz über eine vorübergehende Erweiterung der Geschäfte der Hypotheken- und Schiffspfandbriefbanken vom 5. August 1950[3)] die Möglichkeit zur Aufnahme von sogenannten Globaldarlehen geschaffen worden. Nach den Bestimmungen des Gesetzes durften die Schiffsbanken bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau und mit Zustimmung der Aufsichtsbehörden auch bei anderen Kapitalsammelstellen Darlehen zwecks Gewährung hypothekarisch gesicherter Kredite aufnehmen und dafür Sicherheiten bestellen. Das Gesetz hat dem Umstand Rechnung getragen, daß das für die Schiffbaufinanzierung erforderliche Kapital seinerzeit durch den Verkauf von Schiffspfandbriefen am freien Kapitalmarkt nicht zu beschaffen war und der Aufnahme von langfristigen Darlehen zum Zwecke der Weiterleitung die Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes entgegenstanden.[4)] Da diese Ausweitung des Geschäftskreises nur eine Übergangsregelung schaffen sollte, wurde die Ausnahmevorschrift bis zum 31.Dezem-

---

1) § 7 SchiffsBG
2) §§ 34 und 35 SchiffsBG
3) BGBl. S. 353
4) PRAUSE, a.a.O., S. 316

ber 1953 befristet, aber später verschiedentlich verlängert.

Außer dieser Ausdehnung des Geschäftskreises hat das Gesetz eine geringfügige Erweiterung der Bepfandbriefungsgrenze ermöglicht.[1] Eine grundlegende Änderung ist sodann durch das Gesetz über weitere Maßnahmen auf dem Gebiet des Hypotheken- und Schiffsbankrechts vom 30. April 1954 [2] eingetreten. Nach § 2 Abs. 2 dieses Gesetzes wurde die Umlaufsgrenze auf den dreißigfachen Betrag des bis zum 1.Januar 1954 eingezahlten Grundkapitals und der an diesem Tage vorhandenen Reservefonds erhöht. Die Erhöhung des Multiplikators beruhte auf der Erwägung, daß den Realkreditinstituten in jenen Jahren eine Kapitalerhöhung nicht oder nur zu unzumutbaren Bedingungen möglich war.[3] Um anderseits die Umlaufsgrenze möglichst rasch auf das in § 7 SchiffsBG festgelegte Maß zurückzuführen, sollten nach § 2 Abs. 3 des Gesetzes die auf Grund einer nach dem 1.Januar 1954 durchgeführten Kapitalerhöhung ausgegebenen Schiffspfandbriefe und aufgenommenen Darlehen den zehnfachen Betrag der Kapitalerhöhung nicht übersteigen. Kurz vor Auslaufen dieses bis 1956 befristeten Gesetzes ist die Umlaufsgrenze durch das Gesetz über Maßnahmen auf dem Gebiet des Realkredits vom 18.Dezember 1956 [4] auf den fünfundzwanzigfachen Betrag des haftenden Eigenkapitals festgesetzt worden. Diese Ausnahmeregelung ist mit dem 31.Dezember 1960 ausgelaufen, so daß vom Jahre 1961 an die Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes in ihrer ursprünglichen Fassung wieder Geltung erlangt haben.

II. Risiken und Probleme des organisierten Schiffskreditgeschäfts

Wie jedes Unternehmen sind die Banken bei der Verwirklichung ihres Gewinnstrebens einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt. Neben den aktiven und passiven Kreditrisiken nennt MEITHNER [5] als bedeutsamste Verlustgefahren der bankbetrieblichen Tätigkeit das Geldwert-, das Devisen- und Effektenkursrisiko sowie jene Risiken, die infolge staatlicher Eingriffe, Krieg, Unruhen, höherer Gewalt usw. ständig den Erfolg und die Existenz eines Kre-

---

1) Vgl. § 3 des Gesetzes vom 5.August 1950
2) BGBl. I S. 115
3) PRAUSE, a.a.O., S. 320
4) BGBl. I S. 925
5) K. MEITHNER: Die Bilanzen der Bankunternehmungen, in: "Die Bilanzen der Unternehmungen", Festgabe für Julius Ziegler, Berlin-Wien 1933, S. 327

ditinstituts bedrohen. Dazu treten die Risiken des Betriebsprozesses, Verlustgefahren, die aus Unachtsamkeiten oder Unterschlagungen von Bankangestellten, aus einer unzureichenden Organisation oder Mangeln des Rechnungswesens erwachsen können. Es kann nicht unsere Aufgabe sein, in diesem einführenden Überblick die Risiken des Schiffskreditgeschäfts erschöpfend darzustellen, zumal ein solches Unterfangen im wesentlichen auf eine Wiederholung der in den einschlägigen Arbeiten[1] aufgeführten Argumente hinauslaufen müßte. Stattdessen mag es genügen, festzuhalten, daß die Schiffsbanken nahezu sämtlichen im Kreditgeschäft möglichen Verlustgefahren in verschieden starkem Maße ausgesetzt sind. Wesentliche Unterschiede gegenüber anderen Bankengruppen ergeben sich lediglich aus den besonderen Problemen ihres aktiven und passiven Kreditgeschäfts, die im folgenden zu untersuchen sind.

.. Risiken und Probleme des aktiven Kreditgeschäfts

a) Allgemeines

Im Gegensatz zu industriellen Anlageobjekten, denen im Falle eines Konkurses vielfach nur noch ein Schrottwert beizumessen ist, besitzen Schiffe "infolge ihrer Vertretbarkeit eine relativ große Eignung, als Sicherheiten für Fremdkapital zu dienen."[2] Ihr wirtschaftlicher Wert ist von Seiten der Produktionsleistung nicht in gleichem Maße gefährdet wie die Vermögensobjekte der Industrie, da Transportleistungen stets einen mehr oder minder großen Marktwert besitzen und diese Leistung zudem nicht örtlich gebunden, sondern gegebenenfalls beliebig verlegbar ist.[3] Ein günstiger Einfluß ist daneben dem Bestreben des Gesetzgebers beizumessen, durch eine Ausgestaltung des Schiffssachenrechts die Sicherheit des Schiffskredits zu erhöhen.

Trotz der weitgehenden Angleichung der formalen rechtlichen Grundlagen an die Vorschriften des Liegenschaftsrechts kann der kreditwirtschaftliche Wert der Schiffshypothek anderseits der der Grundpfandrechte aus einer Vielzahl von Gründen nicht gleichgeachtet werden. Abgesehen von Sturmschäden, Strandungen, Kolli-

---

1) Vgl. dazu insbesondere: S. APFELTHALER: Das Risikoproblem im Bankbetrieb, Diss. Wien 1939, und die daselbst aufgeführte umfangreiche Literatur
2) H. RETTICH: Vorfragen der Reedereifinanzierung, Rostock 1933, S. 207
3) ebenda, S. 118/9

sionen, Feuer, Totalverlusten oder prisenrechtlichen Aufbringungen, die nur zu einem Teil durch Versicherung gedeckt werden können, ist ein Schiff einer weit stärkeren Abnutzung als ein Grundstück unterworfen. Zudem unterliegt sein Wert in Abhängigkeit von den konjunkturellen Bewegungen des Frachtenmarktes erheblichen Veränderungen, die die Marktpreisschwankungen für Wohngrundstücke [1] beträchtlich übersteigen. Auch durch den technischen Fortschritt im Schiffbau kann der Wert der Sicherungsobjekte erhebliche Einbußen erleiden. Des weiteren vermag ein Reeder den Zugriff auf sein Schiff im Wege der Zwangsvollstreckung unter Umständen erheblich zu erschweren; denn eine Zwangsversteigerung ist nur möglich, wenn sich das Fahrzeug im Bezirk eines deutschen Vollstreckungsgerichts befindet.[2] Namentlich Trampdampfer aber können lange Zeit absichtlich das Anlaufen eines deutschen Hafens vermeiden. Vor allem aber wird die Sicherheit der Schiffshypothek ständig bedroht durch eine große Zahl aus dem Schiffsregister nicht ersichtlicher Schiffsgläubigerrechte, die nach deutschem und internationalem Seerecht allen übrigen - auch zeitlich früher entstandenen - Pfandrechten vorgehen.

Zusammen mit den Entwertungen, welche die Pfandobjekte durch den technischen Fortschritt im Schiffbau und die konjunkturellen Schwankungen des Frachtenmarktes erleiden können, bilden die Schiffsgläubigerrechte die entscheidenden Probleme des Schiffskreditgeschäfts. Aus den übrigen aufgezeigten Kreditrisiken können zwar im Einzelfall ebenfalls Kapitalverluste entstehen, sie treten aber gegenüber den genannten an Bedeutung weit zurück und sollen deshalb im folgenden nicht gesondert untersucht werden.

b) Die Schiffsgläubigerrechte als Problem des Schiffskreditgeschäfts

Da jeder Reeder bei strenger Durchführung des Grundsatzes der unbeschränkten persönlichen Haftung in seinem wirtschaftlichen Dasein ständig gefährdet wäre, wenn er durch rechtsgeschäftliche Vertretungshandlungen seines Kapitäns in fremden

---

1) Vgl. dazu die Aufstellung "Handelswerte für zwangsbewirtschaftete Grundstücke in Berlin" bei K. MÖSSNER: Das deutsche Bodenkreditsystem, Berlin 1934, S. 35

2) § 163 ZVG

Häfen oder durch Verschulden und Versäumnisse der Schiffsbesatzung unbegrenzt verpflichtet werden könnte, ist den Seerechten aller Kulturvölker der Rechtsgedanke gemeinsam, daß der Reeder in der Mehrzahl der Rechtsverhältnisse nur beschränkt mit Schiff und Fracht, dem sogenannten Schiffsvermögen, haftet.[1] Als Äquivalent bietet die Rechtsordnung den "Schiffsgläubigern" die Möglichkeit einer bevorzugten Befriedigung aus dem Schiffsvermögen. Aus sozialpolitischen und fiskalischen Erwägungen werden solche Vorzugsrechte indes auch auf Forderungen erstreckt, für die der Reeder beschränkt oder unbeschränkt persönlich haftet. Im einzelnen gewähren nach § 754 HGB die nachbenannten Forderungen die Rechte eines Schiffsgläubigers:[2]

1. die nicht zu den Kosten der Zwangsvollstreckung gehörenden Kosten der Bewachung und Verwahrung des Schiffes seit seiner Einbringung in den letzten Hafen;
2. die öffentlichen Schiffs-, Schiffahrts- und Hafenabgaben;
3. die Heuerforderungen der Schiffsbesatzung;
4. die Lotsengelder, Hilfs- und Bergungslöhne;
5. die Beiträge des Schiffes zur großen Haverei;
6. die Forderungen der Bodmereigläubiger sowie die Forderungen aus sonstigen Geschäften, die der Kapitän außerhalb des Heimathafens in Notfällen oder zur Ausführung der Reise abgeschlossen hat;
7. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter;
8. die sonstigen Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat;
9. die Forderungen aus Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung;
10. die Forderungen der Berufsgenossenschaft und der sonstigen Sozialversicherungsträger.

Selbst wenn man berücksichtigt, daß diese Risiken zu einem Teil durch Versicherung des Schiffes gedeckt werden, zeigt doch bereits ein flüchtiger Überblick die Gefahren, die dem Hypothekengläubiger erwachsen können. Denn obwohl Kreditierungen an den Kapitän in der heutigen Schiffahrtspraxis als ungewöhnlich gelten müssen, weil die Ausrüstung des Schiffes in der Regel durch

---

1) WÜSTENDÖRFER, a.a.O., S. 118/9
2) Im wesentlichen gleichlautend sind die Schiffsgläubigerrechte des Binnenschiffahrtsrechts in § 102 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15.Juni 1895 geregelt

den Reeder oder seinen Agenten vorgenommen wird (aus deren Geschäftsabschlüssen bevorrechtigte Forderungen nicht entstehen), treten Schiffsgläubigerrechte doch namentlich in Fällen auf, in denen Reedereien in finanzielle Schwierigkeiten geraten und eine Zwangsvollstreckung akut wird.[1)2)] Da nahezu sämtliche laufenden Betriebsaufwendungen, einschließlich der Heuerforderungen und Sozialabgaben sowie der Verproviantierung und Bebunkerung des Schiffes durch Schiffsgläubigerrechte gedeckt sind, vermögen diese rasch eine beträchtliche Höhe zu erreichen und damit die Schiffshypothek unter Umständen wertlos zu machen.[3)]

Der naheliegende Gedanke, durch eine Abschaffung oder eine wesentliche Beschränkung des Umfangs der Schiffsgläubigerrechte die Sicherheit der Schiffshypothek zu erhöhen, ließe sich nur verwirklichen, soweit gleichzeitig das Prinzip der beschränkten Sachhaftung aufgegeben würde. Denn billigerweise kann den Schiffsgläubigern, die für die Errettung und Erhaltung des Schiffes Leistungen erbringen, angesichts der Haftungsbeschränkung auf das Schiffsvermögen eine bevorrechtigte Befriedigung nicht versagt werden, wenn anders das Schiff während der Reise Kredit und Hilfeleistung finden soll.[4)]

c) Die konjunkturellen Schwankungen des Frachtenmarktes und die Naturabhängigkeit der Seefischerei als Problem des Schiffskreditgeschäfts

aa) Die konjunkturellen Schwankungen des Frachtenmarktes in der Seeschiffahrt und ihre Auswirkungen auf den Schiffswert

Der internationale Seefrachtenmarkt ist ständigen Schwankun-

---

1) O. MATHIES: Deutsche Schiffsbeleihungsbanken, Hamburg 1917, S. 8
2) Bezüglich der Voraussetzungen für die Entstehung von Schiffsgläubigerrechten aus Kreditgeschäften des Kapitäns vgl. das Urteil BGH II ZR 129/57 und die Erläuterungen dazu in: HANSA, 96. Jahrg. (1959), S. 676
3) In Ermangelung anderer Veröffentlichungen sollen die anläßlich des Konkurses der AROSA-LINE bei der Versteigerung der "Arosa Sun" bekanntgewordenen Zahlen angeführt werden, die zwar keineswegs als typisch gelten können, aber doch eindrucksvoll das Ausmaß erkennen lassen, das die Schiffsgläubigerrechte unter Umständen erreichen: Bei der Versteigerung des Schiffes sind Forderungen in Höhe von insgesamt 25,5 Mill. DM, darunter 9,1 Mill. DM Hypothekenforderungen, 2,8 Mill. DM bevorrechtigte Forderungen und 11,4 Mill. DM Arrestforderungen, geltend gemacht worden. (Zu den Zahlenangaben vgl.: Handelsblatt, Nr. 45, vom 13. April 1959)
4) WÜSTENDÖRFER, a.a.O., S. 128

gen unterworfen, die sich durch die Intensität ihrer Bewegungen von der allgemeinen Konjunkturentwicklung erheblich unterscheiden.[1] Auch wenn die Frachtenindices für Konjunktur- und Rentabilitätsbetrachtungen nur ein Hilfsmittel darstellen können, da sie wohl die aktuelle Entwicklung, nicht aber die beständigeren langfristigen Ratenbindungen [2] und zudem in keinem Falle die Veränderungen der Kostenfaktoren erfassen, so lassen sie doch eindrucksvoll erkennen, wie der Markt auf jede politische und wirtschaftliche Veränderung reagiert. Der Verlauf der Frachtenkurven zeigt zugleich, daß die Raten in den einzelnen Schiffahrtszweigen sehr verschieden stark schwanken. So erreichen die Konjunkturausschläge in der Linienschiffahrt, die durch vielfältige Kartellabsprachen in den Schiffahrtskonferenzen das Ratenniveau zu stabilisieren sucht, ein weit geringeres Maß als in der Tramp- und Tankerfahrt:

Tabelle 1

Jahresdurchschnitte der Frachtenindices

(1951 bis 1959)

Jahr	Linienfahrt a)	Reise-Charter b)	Tankerfahrt c)
1951	108	177	301
1952	116	113	227
1953	104	88	90
1954	100	94	81
1955	108	130	119
1956	119	153	223
1957	132	125	150
1958	122	78	54
1959	120	80	54

a) Deutscher Seefrachtenindex (2.Hj. 1954 = 100)
b) Norwegischer Index (2.Hj. 1947 = 100)
c) Norwegischer Index (MOT/SCALE = 100)
Quelle: Zusammengestellt aus "Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland"

Die im Rhythmus der Schiffahrtskonjunktur schwankenden Er -

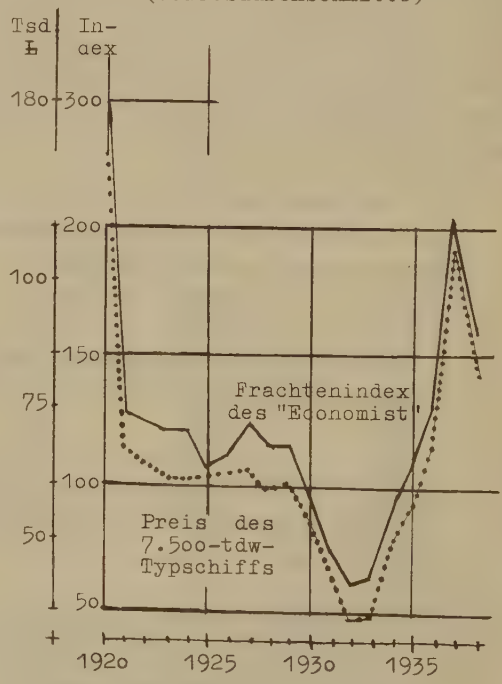
1) Auf die Ursachen dieser starken Konjunkturabhängigkeit kann im Rahmen dieser Arbeit nicht näher eingegangen werden. Vgl. dazu u.a.: S. HELANDER: Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1928, S.1 ff; F.M. FISSER, Trampschiffahrt, Bremen 1957, S. 132 ff
2) H. D. SCHONDORFF: Der deutsche Seefrachtenindex, in: HANSA, 89.Jahrg. (1952), S. 1497

tragsverhältnisse der Reedereien beeinträchtigen in doppelter Weise die Sicherheit des Schiffskredits. Einerseits werden die Reeder in einer längeren Schwächeperiode unter Umständen in finanzielle Schwierigkeiten geraten und die laufenden Zins- und Tilgungszahlungen nicht aufbringen können, und zum anderen pflegen die Schiffspreise in einer Frachtenbaisse rasch zu sinken, so daß die Gläubiger, die bei einer Störung des Kapitaldienstes auf das Pfandobjekt zurückgreifen wollen, gegebenenfalls mit Kapitalverlusten rechnen müssen. Da die Schiffspreise je nach Größe, Alter, Instandhaltung und Verwendungszweck beträchtlich divergieren, ist es außerordentlich schwierig, das Ausmaß dieses Risikos zu erfassen.[1] Um einen Anhaltspunkt zu geben, sind in Tabelle 2 die von der englischen Schiffahrtszeitung "Fairplay" seit dem Jahre 19oo regelmäßig veröffentlichten Preise eines neuwertigen 7.5oo t tragenden Frachtdampfers dem Trampfrachtenindex des "Economist" für die Zeit von 192o bis 1938 gegenüberge - stellt.[2] Die Beschränkung der Untersuchung auf Tramptonnage scheint gerechtfertigt, denn Linienreedereien

Tabelle 2

Schiffspreise und Frachtenindex

(Jahresdurchschnitte)



Quelle: Zusammengestellt aus "The Economist" und "Fairplay"

---

1) Bezüglich der Bewertung von Schiffen vgl.: C. COMMENTZ: Die Abschätzung des Wertes von Frachtschiffen auf Grund technischer Einzelheiten und der Lage des Schiffsmarktes, Hamburg 1927

2) Die aufgezeigte Korrelation zwischen Frachtenindex und Schiffspreisen ließe sich auch an Hand neueren Materials belegen, das aber in keinem Falle so extreme Konjunktureinbrüche einschließen würde

kaufen nur in Ausnahmefällen Alttonnage. Der Preis für Zweithandschiffe wird deshalb im wesentlichen durch die Entwicklung der Trampfrachtraten beeinflußt.[1)]

Die Preisentwicklung für ein solches besonders marktgängiges und umsatzfähiges Trampschiff läßt sich indes nicht ohne weiteres auf den gesamten Schiffsmarkt übertragen. Vor allem hochwertige Linienschiffe (deren zwangsweise Verwertung anderseits nur in Ausnahmefällen notwendig werden dürfte, weil die Linienreedereien im allgemeinen kapitalmäßig besser fundiert und zudem durch das festere Ratenniveau geschützt sind) dürften in Krisenzeiten häufig nur schwer einen Käufer finden.

Trotz dieses Vorbehalts unterstreichen die angeführten Zahlen, daß ein Schiff im Gegensatz zu vielen industriellen Anlageobjekten eine Kreditsicherheit darstellt, die auch im Tiefpunkt der Krise realisiert werden kann. Das Vermögensrisiko eines Schiffskreditinstituts bleibt indes auch bei vorsichtiger Bemessung des Beleihungswertes vergleichsweise groß, zumal bei einer Zwangsvollstreckung regelmäßig Schiffsgläubigerrechte geltend gemacht und bei einer zwangsweisen Verwertung eines Pfandobjektes niedrigere Preise als bei einem normalen Verkauf erzielt zu werden pflegen.

bb) Die konjunkturellen Schwankungen des Frachtenmarktes in der Binnenschiffahrt und ihre Auswirkungen auf den Schiffswert

Auch in der Binnenschiffahrt erfolgte die Preisbildung auf den Frachtenmärkten zunächst im freien Spiel von Angebot und Nachfrage. Die schwere Notlage dieses Wirtschaftszweiges veranlaßte die Reichsregierung aber Anfang der dreißiger Jahre zur Schaffung marktordnender Instrumente, die - ursprünglich als vorübergehende Krisenhilfe gedacht - später mit gewissen Modifikationen eine endgültige Regelung erfahren haben.[2)] Die wesentlichen Elemente dieser Marktordnung sind die Verteilung des Fracht- und Schleppgutes auf Reedereien und Einzelschiffer, die zu diesem Zweck zu Schifferbetriebsverbänden zusammengefaßt wur-

---

1) Vgl. J. ROGOWSKY: Die Wiederaufbaufinanzierung der Seeschiffahrtsbetriebe, Düsseldorf 1955, S. 29
2) A. SCHMITT: Die Binnenschiffahrt der Bundesrepublik Deutschland in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung, in Die deutsche Binnenschiffahrt, Düsseldorf 1957, S. 94/95

den, sowie die Festsetzung der Frachtraten durch sogenannte Frachtenausschüsse, die mit Vertretern der Schiffahrt und der verladenden Wirtschaft paritätisch besetzt sind.[1] Eine freie Preisbildung erfolgt nur im grenzüberschreitenden Verkehr. Diese vermag ebenso wie die konjunkturabhängigen Veränderungen des Frachtvolumens, der Wetter- und Klimaverhältnisse, die durch Eisgang, Nebel, Hoch- und Niedrigwasser den Umfang der Transportleistungen schwanken lassen, die Ertragsverhältnisse der Binnenschiffahrt wohl zu beeinflussen, nicht aber solchen Schwankungen wie in anderen Schiffahrtszweigen auszusetzen.

Wegen der ausgeglicheneren konjunkturellen Entwicklung sind auch die Schiffswerte weit geringeren Bewegungen als in der Seeschiffahrt unterworfen.[2] Das Kreditrisiko für Ausleihungen auf Binnenschiffe kann aus diesem Grunde wesentlich geringer eingeschätzt werden. Dies um so mehr, als es sich meist um erheblich kleinere Objekte handelt, so daß selbst ein zufälliges Zusammentreffen größerer Kapitalverluste die Existenz der betroffenen Bank nicht gefährden könnte.

cc) Die Naturabhängigkeit der Seefischerei als Problem des Schiffskreditgeschäfts

Völlig anders geartet als in der See- und Binnenschiffahrt ist das Risiko in der dritten großen Kreditnehmergruppe der Schiffsbanken, der Hochseefischerei. Neben typischen Seegefahren, die jeder Reederei Schaden bringen können, hat die Seefischerei vor allem als organische Urproduktion Risiken zu tragen, die sich im Gegensatz zu den mit einiger Regelmäßigkeit auftretenden Konjunkturschwankungen in den anderen Schiffahrtszweigen auch nicht annähernd quantifizieren lassen. Der Produktionsfaktor Natur entzieht sich der gestaltenden Kraft des Menschen, so daß die Betriebe "der vollen Wucht der Natureinflüsse unterliegen, deren Wirkungen in den nachfolgenden Stufen des Wirtschaftsprozesses mehr und mehr aufgefangen und ausgeglichen werden."[3] Neben biologisch bedingten Schwankungen der Ergiebigkeit einzel-

---

1) Vgl. dazu im einzelnen Abschnitt I bis III des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr vom 1. Oktober 1953 (BGBl. I S. 1453)
2) E.W. DEUBERT: Der deutsche Schiffshypothekenmarkt, Entwicklung und gegenwärtige Problematik, Diss. Bonn 1952, S. 15
3) E. SCHÄFER: Die Unternehmung, Köln und Opladen o.J., S. 14

ner Fanggründe wird das Fangergebnis in hohem Grade durch Stürme und andere Naturereignisse beeinflußt. "Langanhaltende Schlechtwetterperioden und das Ausbleiben bestimmter Fischarten auf alten Fangplätzen werden immer die Fischerei mehr oder minder beeinträchtigen."[1)]

Überdies bedingen die Verbrauchsgewohnheiten für Frischfisch ein bedeutendes Absatzrisiko. Preis- und Kaufwilligkeit der Konsumenten sind in hohem Grade witterungsabhängig. "Bei Wetteränderungen kann sich die Frischfischnachfrage innerhalb von 24 Stunden grundlegend wandeln. Sie kann sich um ein Mehrfaches vergrößern oder schrumpft auf einen Bruchteil zusammen."[2)] Die aus solchen Nachfrageschwankungen resultierenden Erlöseinbußen bedeuten bei dem hohen Anteil der fixen Kosten eine starke Belastung der Reedereien. Sie vermögen zusammen mit den Schwankungen der Mengenerträge namentlich bei längerem Anhalten ungünstiger Fangverhältnisse die Rentabilität der Hochseefischerei und damit die Sicherheit des Schiffskredits erheblich zu beeinträchtigen.

d) Der technische Fortschritt und die Spezialisierung der Fahrzeuge als Problem des Schiffskreditgeschäfts

Ein Schiff verliert an Wert nicht nur dadurch, daß die Frachtraten sinken oder daß es Reisen zurücklegt und sich dabei abnutzt, sondern auch durch das Aufkommen absolut und relativ betriebsbilligerer Transportmittel.[3)] Das Ausmaß dieses Risikos wird offenbar, wenn man berücksichtigt, daß sich der technische Fortschritt keineswegs auf eine Weiterentwicklung der herkömmlichen Schiffstypen zu beschränken braucht, sondern auch durch das Hervorbringen völlig neuer Transportmittel, wie etwa der Ölleitungen, die Schiffswerte und damit die Sicherheit des Schiffskredits zu beeinflussen vermag. In der Vergangenheit ist jedoch ein weit stärkerer Einfluß von der Verbesserung der Schiffsform, des Ruders, der Schraube und des Antriebs ausgegangen.[4)] So hat

---

1) Jahresbericht über die deutsche Fischerei 1957, S. 29
2) E. KOSTKA: Der Markt für Frischfische, Diss. Mannheim 1953, S. 92
3) RETTICH, a.a.O., S. 216
4) Vgl. dazu J.C. HOOYKAAS: Schiffahrttechnische Neuerungen in der Nachkriegszeit in ihrer Bedeutung für die Weltseeschiffahrt, Rostock 1930, insbesondere S. 71 ff

der kohlebefeuerte Dampfer das Segelschiff verdrängt, bis wiederum die Entwicklung des Dieselmotors zahlreiche technisch durchaus leistungsfähige dampfbetriebene Schiffe vorzeitig unrentabel werden ließ. Heute stellt sich bereits die Frage, ob nicht in absehbarer Zeit die Vervollkommnung des Atomantriebs für Schiffe die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen des Seetransports revolutionieren wird.

Da eine Kostensenkung nicht allein durch die Verbesserung der Antriebsökonomie, sondern auch durch eine Anpassung des Schiffes an die Erfordernisse eines bestimmten Fahrtgebietes oder Frachtgutes erreicht werden kann, zeigt sich in den letzten Jahrzehnten zudem eine immer stärkere Spezialisierung der Fahrzeuge. Die Notwendigkeit einer Anpassung der Schiffe an die besonderen Bedingungen einer bestimmten Reiseroute ergab sich zunächst bei den Linienreedereien, die durch den Einbau von Spezialladeräumen für den Transport von Gefrierfleisch, Obst, Sojaöl usw. den Anforderungen der Befrachter gerecht werden mußten.[1] Noch ausgeprägter erscheint die Spezialisierung der Fahrzeuge in manchen Zweigen der Trampschiffahrt, die vor allem für den Transport der Massengüter Öl und Erz sowie für die Fruchtfahrt Schiffe entwickelt hat, die konstruktiv völlig auf ein Gut eingestellt sind. Gerade bei diesen Spezialfahrzeugen hat der technische Fortschritt im Schiffbau in den vergangenen Jahren durch die Vergrößerung der Einheiten eine beträchtliche Senkung der Transportkosten ermöglicht, so daß heute moderne Massengutschiffe noch bei Frachtraten rentabel zu fahren vermögen, bei denen die konkurrierenden kleineren Schiffe bereits aufgelegt werden müssen.[2] Den Kostenvorteilen, die sich aus der Spezialisierung und der Vergrößerung der Einheiten ergeben, steht anderseits eine Verringerung der Elastizität der Schiffahrtsbetriebe gegenüber, weil bei einer Verminderung des Ladungsangebots ein Ausweichen auf andere Ladungsgüter oder Reiserouten kaum möglich erscheint.

Das Risiko der Schiffbaufinanzierung hat somit durch den tech-

---

1) Vgl. RETTICH, a.a.O., S. 21

2) Das Ausmaß der möglichen Kostensenkung wird durch Zahlen unterstrichen, die 1957 in der "Tanker Times" veröffentlicht wurden, und nach denen sich die Kosten für den Transport einer Tonne Rohöl von Kuweit nach San Franzisko in einem 100.000-tdw-Tanker auf weniger als die Hälfte des Betrages belaufen, der bei einer Beförderung mit einem normalen T-2-Tanker von 16.000 tdw aufgewendet werden müßte. (Zitiert nach: Die Welt, Nr. 187, vom 14.August 1957)

nischen Fortschritt eine erhebliche Steigerung erfahren. Dies um so mehr, als sich die Entwicklung im Schiffbau nicht nur durch eine Verringerung des Wertes der älteren Tonnage, sondern auch indirekt in einer Steigerung des Kreditrisikos auszuwirken vermag. Denn die auf die Bedürfnisse eines bestimmten Bestellers oder eines besonderen Frachtgutes abgestimmten Sonderkonstruktionen besitzen unter Umständen in der Hand anderer Reeder nur Schrottwert. Zumindest aber müssen die Gläubiger, denen ein Spezialschiff verpfändet wird, damit rechnen, daß sie bei einer gegebenenfalls notwendigen Verwertung des Pfandobjektes nur einer beschränkten Zahl von potentiellen Käufern gegenüberstehen, die durch gegenseitige Absprachen leicht den Preis beeinflussen können. Anderseits läßt sich die technische Möglichkeit, durch eine Vergrößerung der Fahrzeuge die Transportkosten zu senken, nicht in allen Schiffahrtszweigen in gleicher Weise verwirklichen. Namentlich der Binnen-, Küsten- und Linienschiffahrt sind durch die Tiefgangverhältnisse in den Häfen und Kanälen sowie die Kapazität der Umschlagseinrichtungen Grenzen gesetzt. Das Risiko des technischen Fortschritts belastet deshalb am meisten die Ausleihungen an Trampreedereien, die auch wegen der starken Konjunkturabhängigkeit am ehesten gefährdet sind.

e) Die Grundsätze des Schiffskreditgeschäfts als Ergebnis

Aus den angeführten Tatsachen folgt, daß ein Schiff als Kreditsicherheit einem Vergleich mit dem "klassischen" Beleihungsobjekt des Realkredits, dem Grundstück, in keinem Falle standhält. Die Gefahren, welche der Schiffshypothek aus Schiffsgläubigerrechten, der raschen Abnutzung, der technischen und konjunkturbedingten Entwertung der Schiffe drohen, finden im Grundkreditgeschäft keine Parallele oder pflegen doch nur in einem weit geringeren Ausmaß aufzutreten. Im Interesse der Sicherheit des Schiffskredits haben deshalb sowohl der Gesetzgeber mit den Vorschriften des Schiffsbankgesetzes als auch die Banken mit ihren Bewertungsvorschriften und Allgemeinen Darlehensbedingungen den besonderen Risiken des Schiffskreditgeschäfts Rechnung zu tragen versucht. Eine sorgfältige Berücksichtigung der Risiken erweist sich nicht zuletzt deshalb als notwendig, weil die Schiffsbanken als Spezialkreditinstitute, denen die Möglichkeit eines inneren Risikoausgleichs weitgehend fehlt, generell nicht als gute Risikoträger gelten können.

Nach den Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes sollen die Banken nur Schiffe und Schiffsbauwerke beleihen, die in einem deutschen Register eingetragen sind.[1] Soweit in besonderen Fällen Ausnahmen geboten erscheinen, sind die Aufsichtsbehörden allerdings nach § 10 Abs. 3 SchiffsBG befugt, auch Auslandskreditgeschäfte zuzulassen. Die Beschränkung des Geschäfts auf in Deutschland eingetragene Schiffe ist mit dem Wunsch begründet worden, das von den Schiffsbanken aufgebrachte Kapital in der Hauptsache dem deutschen Schiffahrtsgewerbe zugute kommen zu lassen.[2] Sie schien zudem aus Gründen der Sicherheit geboten, da es regelmässig geringere Schwierigkeiten bereiten dürfte, ein Pfandrecht im eigenen Land geltend zu machen und überdies aus den Unterschieden der Rechtsgrundlagen zusätzliche Risiken entstehen können.[3]

Um dem vergleichsweise schnellen Verschleiß der Schiffe gerecht zu werden, darf die Beleihung nur gegen Gewährung von Abzahlungsdarlehen erfolgen, die Darlehensdauer zwölf Jahre nicht übersteigen.[4] Weiter soll die Beleihung nur zur ersten Rangstelle erfolgen und die ersten drei Fünftel des Schiffswertes nicht übersteigen.[5][6] Die Erststelligkeit der Schiffshypothek wird durch das Bestehen von Schiffsgläubigerrechten nicht beeinträchtigt.[7] Die Banken pflegen indes im Interesse der Sicherheit ihrer Engagements auf eine kurzfristige Regulierung dieser fortlaufend entstehenden Vorzugsrechte zu sehen. Sie behalten sich deshalb vor, den gesamten ungetilgten Rest des Darlehens nebst Zinsen und Nebenforderungen zurückzufordern, wenn der Schuldner nicht binnen zwei Wochen nach Aufforderung nachweist, daß die Forderungen sämtlicher gesetzlicher Schiffsgläubiger bezahlt sind.[8]

Die Banken dürfen Schiffe überdies nur beleihen, wenn diese zum vollen Wert gegen alle Gefahren der Schiffahrt versichert sind.[9] Diese Versicherungspflicht bildet einen der Grundpfeiler

---

1) § 10 Abs. 1 SchiffsBG
2) Vgl. Amtliche Begründung zu § 10 SchiffsBG
3) VOGELS, a.a.O., S. 71
4) § 10 Abs. 2 S. 3 und 4 SchiffsBG
5) § 10 Abs. 2 S. 1 und 2 SchiffsBG
6) Auch von dieser Regel kann die Aufsichtsbehörde nach § 10 Abs. 3 SchiffsBG Ausnahmen zulassen
7) PRAUSE, a.a.O., S. 275
8) Abschnitt VII Ziff 11 der Allgemeinen Darlehensbedingungen
9) Vgl. § 11 SchiffsBG und Abschnitt VI der Allgemeinen Darlehensbedingungen

der Sicherung des Schiffskredits, "da Schiffe, anders als Grundstücke, dauernd der Gefahr des Untergangs oder der Beschädigung durch Naturereignisse oder fehlerhafte Führung ausgesetzt sind."[1] Sie vermag eine Vielzahl der Risiken, welche die Schiffshypothek ständig bedrohen, auszuschließen.

Das entscheidende Problem des Schiffskreditgeschäfts bleibt damit die Bestimmung des Beleihungswertes, von dessen sachgemässer Ermittlung die Sicherheit des Schiffskredits entscheidend abhängt. Die Banken können keineswegs in allen Fällen den Bau- oder Kaufpreis des Schiffes zugrundelegen. Vielmehr sind nach § 12 SchiffsBG bei der Feststellung des Beleihungswertes "nur die dauernden Eigenschaften des Schiffes und der Ertrag zu berücksichtigen, den das Schiff bei ordnungsmäßiger Wirtschaft jedem Besitzer fur die Dauer gewähren kann." Diese aus dem Hypothekenbankgesetz übernommene Formulierung bietet für die Wertermittlung jedoch keinen greifbaren Anhaltspunkt; denn während es bei einem Mietwohngrundstück allenfalls angängig erscheint, einen nachhaltigen Ertrag und daraus den Ertragswert des Objekts zu ermitteln, läßt sich für die konjunkturabhängigen Schiffahrtsbetriebe eine derartige Berechnung schwerlich durchführen.

In der Praxis vollzieht sich die Abschätzung der Schiffswerte in der Weise,[2] daß die Bank mit dem Darlehensantrag einen Fragebogen anfordert, der alles Wissenswerte über Alter, Größe, Bauart, Maschinen, Ausrüstung und Erhaltungszustand des Schiffes enthält. Die Angaben werden von einem sachverständigen Vertrauensmann der Bank an Hand der Bauzeichnung oder bei einer Besichtigung des Schiffes überprüft und sodann der Schiffskörper, die Maschinen, das Zubehör und schließlich das Schiff als Ganzes abgeschätzt. An den so ermittelten Wert ist die Bank jedoch nicht gebunden; sie wird auf Grund ihrer Erfahrung und der mutmaßlichen Entwicklung des Schiffsmarktes gewisse Zu- oder Abschläge vornehmen. Auf diesen Wert bezieht sie die Beleihungsgrenze, die bei Neubauten (außer von Passagier- und Spezialschiffen, deren Beleihung besondere Risiken einschließt) im allgemeinen bis zu einer Höhe von 50 Prozent des Beleihungswertes angesetzt wird.[3] Die gesetzlich zulässige Sechs-Zehntel-Grenze

---

1) PRAUSE, a.a.O., S. 277
2) Vgl. dazu: VOGELS, a.a.O., S. 79
3) H. BERGMANN: Grundsätze der Schiffsfinanzierung, in: HANSA, 96. Jahrg. (1959), S. 490

wird also in der Regel nicht unwesentlich unterschritten.

Über all dem aber steht als Hauptprinzip der Schiffsfinanzierung die Behandlung des Schiffsdarlehens gleich einem Personalkredit: "Im Vordergrund der Prüfung stehen zunächst nicht die Objekte, deren Beleihung erbeten wird, sondern die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse der Unternehmer."[1] Ein solches Vorgehen empfiehlt sich schon deshalb, weil ein erstklassiges Objekt in der Hand eines unerfahrenen Eigners zu Verlusten führen und ein versierter Reeder auch aus einem technisch veralteten Schiff noch erstaunlich hohe Erträge ziehen kann.[2] Ausschlaggebend bei allem aber bleibt letztlich das persönliche Vertrauen, das dem Reeder entgegengebracht wird. Sein fachliches Können, kaufmännisches Geschick, Erfahrung und Ansehen "können ebensowenig der Beurteilung entzogen bleiben wie der in den Rechnungsabschlüssen sich niederschlagende Erfolg oder Mißerfolg."[3]

Darüber hinaus geht das Bestreben der Institute dahin, durch eine sinnvolle Aufteilung der Risiken auf Binnen-, Küsten-, Seeschiffahrt und Fischerei Konjunkturschwankungen aufzufangen, die gerade im Transportgewerbe unvermeidlich sind und ein besonderes Charakteristikum dieses Wirtschaftszweiges darstellen.[4] In einer solchen Mischung der Ausleihungen liegt für die Schiffsbanken ein wichtiges Mittel, die Sicherheit des Kapitals und des Zinsendienstes der Anlagen zu erhöhen. Denn obwohl der Weltfrachtenmarkt eine sehr einheitliche Entwicklung erkennen läßt und Krisen, die auf bestimmten Routen entstanden sind, in verhältnismäßig kurzer Zeit auf andere übergreifen, weisen doch vor allem die Märkte, die wie die Linien-, Öl-, Erz-, Holz- oder Frucht - fahrt Spezialfahrzeuge erfordern, eine selbständige Entwicklung auf.[5]

---

1) BERGMANN, a.a.O., S. 489
2) A. HIRTE: Das Wasser trägt den Schiffspfandbrief, in: DlK, 5. Jahrg. (1954), S. 213
3) BERGMANN, a.a.O., S. 490
4) Geschäftsbericht HAMBURG 1957, S. 6
5) RETTICH, a.a.O., S. 120

2. Risiken und Probleme des passiven Kreditgeschäfts

a) Allgemeines

Das Wesen des passiven Kreditrisikos wird von THEISINGER [1] in der Abweichung der festgelegten Kreditbedingungen von der Entwicklung der Geldmarktverhältnisse und einer das übliche Maß überschreitenden Einlagenrückforderung gesehen. Von den genannten Kriterien ist das erste auch für die Pfandbriefinstitute von besonderem Gewicht, da das Kündigungsrecht der Schuldner regelmäßig für eine Reihe von Jahren ausgeschlossen wird, um die Verkäuflichkeit der Schuldverschreibungen zu verbessern. Die Emittenten laufen aus diesem Grunde Gefahr, bis zum Eintritt der Konversionsmöglichkeit unter Umständen beträchtliche Zinsverluste in Kauf nehmen zu müssen. Für die Schiffsbanken besteht nur bedingt die Möglichkeit, dieses Risiko auf ihre Darlehensnehmer abzuwälzen, weil sie wohl bei einer vorzeitigen Rückzahlung hochverzinslicher Schiffshypotheken durch Vereinbarung besonderer Provisionen einen Ausgleich schaffen, nicht aber die regelmäßig sehr beträchtlichen planmäßigen Tilgungsquoten zurückweisen können. Auch das zweite Kriterium, das gelegentlich gesondert erfaßte "Liquiditätsrisiko", ist für die Realkreditinstitute nicht ohne Belang. Denn obwohl formal betrachtet eine "Einlagenrückforderung" bei den Pfandbriefinstituten nicht in Betracht kommen kann, vermag der wirtschaftlich in gleicher Weise wirkende Rückfluß von Schuldverschreibungen, deren Aufnahme sich die Emittenten im Interesse ihres Emissionskredits nicht verschließen können, unter Umständen eine beträchtliche Minderung der Ertragsmöglichkeiten herbeizuführen.

Zu den beiden genannten Bestimmungsgrößen tritt ein dritter, in der Literatur meist übersehener Teil des passiven Kreditrisikos, die Gefahr, das für den Aufbau des Kreditgeschäfts erforderliche Fremdkapital überhaupt nicht oder nur in unzureichendem Maße beschaffen zu können. Gerade dieses Problem hat die Entwicklung der Schiffspfandbriefbanken lange Zeit entscheidend gehemmt. Der tiefere Grund für die ungewöhnliche Intensität dieses Teilrisikos ist vor allem darin zu suchen, daß ein Schiff im Vergleich zu dem gewohnten Grundstück bei den vorwiegend binnenländisch orientierten Anlegern als ein für Sicherungszwecke we-

---

1) K. THEISINGER: Kreditgeschäft und Kreditpolitik, in: Die Bank, Bd. II, Wiesbaden 1952, S. 31

niger geeignetes Wertobjekt angesehen wurde.[1] Im Gegensatz zu einem seeorientierten Land wie Holland stieß der Schiffspfandbrief in Deutschland deshalb lange Zeit auf "völlige Verständnislosigkeit und Ablehnung."[2] Neben den Bedenken hinsichtlich der Bonität mag zu der Abneigung der Anleger, Schiffspfandbriefe zu erwerben, auch die Sorge um die Marktgängigkeit der Papiere beigetragen haben, die neben dem Streben nach Sicherheit und Rentabilität ein wesentliches Moment für die Wertschätzung der verschiedenen Wertpapiertypen bildet. Um die Entwicklung der Banken verständlich zu machen, erscheint es daher erforderlich,die Frage der Sicherheit, der Marktgängigkeit und der Rentabilität des Schiffspfandbriefs im einzelnen zu erörtern.

b) Die Sicherheit des Schiffspfandbriefs

Das Problem der Sicherheit der festverzinslichen Wertpapiere beruht einerseits auf der unzweifelhaften Rückzahlung der verbrieften Schuld am Ende der Laufzeit, erfährt aber "eine bedeutende Erweiterung durch das Problem der Liquidationsmöglichkeit im Wertpapiermarkt, die auch von dem jeweils erzielbaren Kurs bestimmt wird."[3] Scheidet man zunächst die Frage der Verwertbarkeit (die im folgenden Kapitel gesondert behandelt wird) aus, so wird die Sicherheit des Schiffspfandbriefs entscheidend durch die Bonität der zur Deckung verwandten Schiffshypotheken und subsidiär durch das haftende Eigenkapital der Banken bestimmt.

Da das Eigenkapital der deutschen Schiffspfandbriefbanken lange Zeit zu gering war, um als gewichtige zusätzliche Sicherheit gelten zu können, mußte der Bonität des Deckungsbestandes besondere Bedeutung zukommen. Trotz der weitgehenden Angleichung der formalen rechtlichen Grundlagen ist die Sicherheit der Schiffshypothek, wie wir gesehen haben, aber zweifellos geringer als die der Immobiliarpfandrechte. Die Unterschiede in der kreditwirtschaftlichen Wertigkeit sind jedoch im einzelnen zahlenmäßig kaum faßbar und der externen Analyse vollends verschlossen. Dem traditionellen Wertpapiersparer, dem die rechtlichen und wirt-

---

1) W. HOFFMANN: Aktivierung der Schiffahrtsfinanzierung, in: HANSA, 88. Jahrg. (1951), S. 961
2) A. HIRTE: Die Zukunft des Schiffskredits, in: Der deutsche Volkswirt, 10. Jahrg. (1936), S. 720
3) K. THOMAS: Ausleihungen, Diskontierungen und Wertpapieranlagen der Kreditbanken, Berlin 1956, S. 23

schaftlichen Grundlagen des organisierten Schiffskreditgeschäfts zudem weitgehend unbekannt sind, fehlt damit jede Möglichkeit, das Risiko des Schiffspfandbriefs zu ermessen.

Die rational in gewissem Umfang gerechtfertigte Bevorzugung anderer Anlageformen ist aber durch irrationale Momente übersteigert worden.[1] Unter diesen Umständen mußte die lange umstrittene Erklärung der Mündelsicherheit des Schiffspfandbriefs zu einer Existenzfrage für die Banken werden. Faktisch ist die Verleihung dieses Privilegs für den Wertpapierkäufer zwar belanglos, weil eine Garantie des Staates damit nicht verbunden ist. Die Absatzmöglichkeiten solcher Emissionen werden jedoch wesentlich erweitert, weil einerseits bestimmten Kapitalsammelstellen, wie Sparkassen, Sozialversicherungsanstalten und privaten Versicherungsgesellschaften kraft Gesetzes zur Auflage gemacht ist, nur mündelsichere Schuldverschreibungen zu erwerben, und weil anderseits auch das Publikum, das an ein geringeres Risiko dieser Papiere glaubt, solche Werte bevorzugt.[2] Das Problem der Mündelsicherheit spielt damit bereits in den Fragenkreis der Marktgängigkeit hinüber, denn die privilegierten Papiere weisen erfahrungsgemäß einen breiteren Markt und einen durchschnittlich höheren Kursstand auf.

c) Die Marktgängigkeit des Schiffspfandbriefs

Für die Wertschätzung eines Wertpapiers spielt neben seiner Sicherheit nicht zuletzt seine Marktgängigkeit, d.h. die jederzeitige Realisierbarkeit der Anlage ohne erhebliche Kapitaleinbuße eine Rolle.[3] Auch wenn der Käufer einer Schuldverschreibung zunächst nicht die Absicht hat, das Papier vorzeitig zu veräußern, so legt er doch Wert darauf, in unvorhersehbaren Fällen ohne größere Kursverluste sein Kapital liquidieren zu können. Dazu muß grundsätzlich ein breiter, aufnahmefähiger Wertpapiermarkt gegeben sein, den Versicherungen, Wirtschaftsunternehmungen, Investmenttrusts, Private und Banken derart ausfüllen, daß die Käufe und Verkäufe einzelner Gruppen keine wesent-

---

1) Vgl. dazu HIRTE (Die Zukunft des Schiffskredits, a.a.O., S. 720), der auch das "populäre Angstgefühl vor dem Wasser, das keine Balken hat" als Grund für die Ablehnung des Schiffspfandbriefs anführt
2) MÖSSNER, a.a.O., S. 65
3) MÖSSNER, a.a.O., S. 62/3

lichen Kursveränderungen hervorrufen.[1)]

Die Marktgängigkeit eines Wertpapiers ist sodann durch die Größe des Marktes beeinflußt, weil die Ausgleichstendenz zwischen Angebot und Nachfrage natürlicherweise mit der Marktgrösse zunimmt.[2)] In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg galt die Regel, daß Anleihen von weniger als 5 Millionen Reichsmark voraussichtlich keinen guten Markt finden würden, weil der Anleger bei solchen Emissionen in die Gefahr geriet, selbst beim Verkauf kleiner Beträge keinen Käufer zu finden oder dem Kurs "nachlaufen" zu müssen.[3)] Solange die Emissionen der Schiffsbanken diesen Mindestbetrag erheblich unterschritten, mußte deshalb eine gesteigerte Bereitschaft zur Kurspflege diesen Nachteil auszugleichen suchen, um durch eine stetige Kursentwicklung allmählich das Vertrauen der Anleger zu gewinnen.

Als wichtigste Maßnahme der Kurspflege erscheint die Bereitschaft der Pfandbriefinstitute, durch Aufnahme der an der Börse nicht auszugleichenden Beträge den Kurs ihrer Emissionen zu stützen. Diese Interventionen sind verschiedentlich angegriffen worden.[4)] In der Kritik wird jedoch übersehen, daß die Kurspflege kein starres Stützen eines bestimmten Kurses darstellen kann, sondern Zufallsschwankungen verhindern und den Kurs der wirklichen Kapitalmarktlage angleichen soll. Gerade für Emittenten, die wie die Hypotheken- und Schiffspfandbriefbanken fortlaufend am Kapitalmarkt Schuldverschreibungen placieren wollen, erscheint die Aufnahme der Rückflüsse im Hinblick auf ihren Emissionskredit unerläßlich. Die Notwendigkeit von Interventionskäufen ergibt sich zwangsläufig auch daraus, daß es an der Börse im Verhältnis zum Gesamtabsatz nur wenige Käufer für Pfandbriefe gibt, weil Nichtbankiers an der Börse nicht unmittelbar als Käufer auftreten dürfen und die kauflustigen Bankiers die Papiere unter Einsparung der Maklerprovision und unter Einnahme der von der Emissionsbank gewährten Bonifikation außerhalb der Börse direkt bei der Bank

---

1) Vgl. THOMAS, a.a.O., S. 42
2) MÖSSNER, a.a.O., S. 63
3) Vgl. SCHMALENBACH, a.a.O., S. 125
4) Zur Frage der Technik und der Problematik der Kursintervention vgl. u.a.: H.J. BÖSCH: Die Kurspflege bei Wertpapieren, Frankfurt/M. 1959, S. 33 ff; E. BAROCKA: Zur Problematik der Kurspflege bei festverzinslichen Wertpapieren, in: DIK, 10. Jahrg. (1959) S. 371 und 397 ff; SCHMALENBACH, a.a.O., S. 127 f und F. DANNENBAUM, a.a.O., S. 75 ff

zu kaufen pflegen.[1)]

Obwohl die Daueremittenten unter Umständen auch unter erheblichen Opfern den Kurs ihrer Papiere zu stützen suchen,[2)] sind ihre Einflußmöglichkeiten namentlich in Krisenlagen, die zu einer Massierung des Angebots führen, nicht unbegrenzt. Da die großen Kapitalsammelstellen infolgedessen damit rechnen müssen, bei größeren Verkäufen den Kurs zu drücken oder überhaupt keiner Nachfrage zu begegnen, bevorzugen sie Emissionen, die zum Lombardverkehr bei der Notenbank zugelassen sind, um sich gegebenenfalls durch eine vorübergehende Beleihung der Papiere flüssige Mittel beschaffen zu können. Neben der Frage der Mündelsicherheit wurde damit die Lombardfähigkeit des Schiffspfandbriefs zu einem entscheidenden Problem für seine Marktgängigkeit.

Die sorgfältigste Kurspflege und die Lombardfähigkeit können aber allein den Erfolg einer Emission nicht gewährleisten. Vielmehr wird die Aufnahmebereitschaft des Kapitalmarktes zunächst durch die Ausstattung der Anleihen bestimmt. Neben der Effektivverzinsung, die im folgenden Abschnitt behandelt wird, sind vor allem die Tilgungsmodalitäten von Interesse. In diesem Zusammenhang wirken sich die Besonderheiten des aktiven Kreditgeschäfts der Schiffsbanken günstig aus, weil sie mit einer vergleichsweise hohen Umschlagsgeschwindigkeit ihres Kapitals rechnen und deshalb die Laufzeit ihrer Schuldverschreibungen beschränken können. Auf Grund der kürzeren, im allgemeinen fünfzehn Jahre nicht übersteigenden Rückzahlungsfristen vermögen die Banken einerseits die Angebotslücke zwischen den kurzfristigen Geldmarktpapieren und den langfristigen Anleihen der Bodenkreditinstitute, der öffentlichen Hand und der Industrie zu schließen. Zum anderen wird mit der Beschränkung der Laufzeit auf einen übersehbaren Zeitraum dem stärkeren Risiko des Schiffspfandbriefs Rechnung getragen. Sie bildet schließlich ein Mittel der Kursstabilisierung, da die Kurse von festverzinslichen Wertpapieren regelmäßig bereits einige Zeit vor der Fälligkeit dem Paristand zustreben.[3)]

---

1) DANNENBAUM, a.a.O., S. 75
2) Vgl. E. WOLFGANG: Die Kursbildung am Rentenmarkt, Stuttgart 1931, S. 152
3) Vgl. dazu WOLFGANG (a.a.O., S. 96), nach dessen Untersuchungen vom fünften Jahr vor der Fälligkeit an die Kursschwankungen festverzinslicher Wertpapiere geringer werden und die Notierung allmählich bis zum Rückzahlungskurs ansteigt.

d) Die Rentabilität des Schiffspfandbriefs

Während die Sicherheit und die Marktgängigkeit einer Anleihe im Einzelfall schwer zu beurteilen sind, weil ein objektiver Maßstab fehlt, ist die Höhe der Effektivverzinsung einer Schuldverschreibung, ihre Rentabilität, durch die Anleihebedingungen in der Regel eindeutig festgelegt. Das Rentabilitätsproblem erhält seinen besonderen Reiz dadurch, daß die Anlagepolitik der Kapitalsammelstellen wie der Einzelsparer durch ein bewußtes Abwägen der im Grunde gegensätzlichen Gesichtspunkte der Liquidität, der Sicherheit und der Rentabilität beherrscht wird. Denn weil die liquideren Anlagen regelmäßig eine geringere Effektivverzinsung erbringen, geht es bei der Wahl der Anlageform stets um die Entscheidung zwischen einer höheren Rentabilität oder einer niedrigeren Liquidität und einer niedrigeren Rentabilität oder einer höheren Liquidität.[1] Eine ähnliche Wechselbeziehung besteht zwischen Rentabilität und Risiko.

Trotz der vielgestaltigen anderen Momente stellt damit der Zins die Entscheidungsgrundlage für die Anlagepolitik dar. Wenn anders die Schiffsbanken im Wettbewerb mit den konkurrierenden Wertpapiertypen überhaupt Schuldverschreibungen am freien Kapitalmarkt absetzen wollen, müssen sie deshalb versuchen, durch die Zinsausstattung einen Ausgleich für das höhere Risiko des Schiffspfandbriefs zu schaffen. In der Tat ist ein Zinsgefälle von $\frac{1}{2}$ bis 1 Prozent gegenüber dem Grundstückspfandbrief stets üblich gewesen.[2] Der Zinssatz der Schiffspfandbriefe gleicht damit mehr der Zinsausstattung der Industrieobligationen als der der Schuldverschreibungen der Bodenkreditinstitute. Ob dieser Mehrzins als Risikoprämie oder - wie die Schiffsbanken meinen - als "Einführungspreis"[3] anzusehen ist, kann dahingestellt bleiben. Wirtschaftlich entscheidend ist allein die Tatsache, daß am Kapitalmarkt für Schiffspfandbriefe ein höherer Zins gefordert und gezahlt wird.

Das Zinsgefälle zwischen den verschiedenen Wertpapiertypen wird nicht allein durch die Höhe des Nominalzinses, sondern auch durch die übrigen Ausstattungsmerkmale, den Emissionskurs

---

1) THOMAS, a.a.O., S. 26
2) Geschäftsbericht BREMEN 1954, S. 7
3) Vgl. dazu: Schiffsbanken vor größeren Aufgaben, in: Deutsche Zeitung, Nr. 43 vom 30. Mai 1956, S. 8

und die Tilgungsbedingungen, bestimmt. Gerade für die Schiffspfandbriefe ergibt sich wegen der vergleichsweise kurzen Rückzahlungsfristen im Regelfall ein bedeutender anteiliger Disagiogewinn, der die Effektivverzinsung beträchtlich erhöht. Bei der Ermittlung der Nettorendite sind schließlich auch die steuerlichen Vergünstigungen, die vor allem in der Zeit nach 1948 in den verschiedensten Formen gewährt wurden, zu berücksichtigen. Die Ausgestaltung dieser Regelungen ist im einzelnen in diesem Zusammenhang belanglos; denn unabhängig davon, ob der zusätzliche Zinsanreiz durch die Begünstigung des Ersterwerbs bestimmter Schuldverschreibungen oder in Form einer teilweisen oder vollständigen Steuerbefreiung der Zinserträge geschaffen wird, stimmen die Vorschriften insofern überein, als sie die Bezieher hoher Einkommen (und körperschaftsteuerpflichtige Gesellschaften) stärker als kleine Wertpapiersparer begünstigen. Die Höhe der Effektivverzinsung kann deshalb nicht generell, sondern nur für den Einzelfall ermittelt werden.

B. H A U P T T E I L

ERSTER TEIL
DIE WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DER DEUTSCHEN SCHIFFSPFANDBRIEFBANKEN

I. Das Untersuchungsmaterial

Das historische Werden eines einzelnen Unternehmens oder einer Gruppe von Unternehmen läßt sich im allgemeinen nur auf Grund ihrer Bilanzen rekonstruieren, "denn das wirtschaftliche Zahlenwerk ist im Grunde das einzige, was in 'anschaulicher' Weise den Zugang zum spezifisch Wirtschaftlichen im Leben vermittelt."[1] Zur Feststellung der entwicklungsbestimmenden Veränderungen der betriebswirtschaftlichen Merkmale war deshalb eine statistische Auswertung der Jahresabschlüsse der deutschen Schiffspfandbriefbanken und eine zweckmäßige Aufbereitung des Zahlenmaterials unter Anwendung der in der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur [2] eingehend dargestellten bilanzanalytischen Methoden erforderlich. Für diese Untersuchung haben die Geschäftsberichte der verschiedenen Institute fast lückenlos zur Verfügung gestanden. Lediglich die Goldmark-Eröffnungsbilanzen und die Abschlüsse für die Jahre 1924 und 1944 - 47 waren nicht vollständig zu beschaffen, so daß auf eine Darstellung der Entwicklung der Banken in diesen Perioden verzichtet werden mußte.

Bei der statistischen Erfassung haben sich durch die wiederholte Änderung des Bilanzschemas kaum Schwierigkeiten ergeben, da sich die wesentlichen Änderungen auf vergleichsweise unbedeutende Nebenpositionen beschränken, die ohnehin zur Verbesse-

---

1) M. R. LEHMANN: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, 3.Aufl., Wiesbaden 1956, S. 10

2) Aus der Fülle der Literatur zur Bilanzanalyse seien genannt: W. le COUTRE: Praxis der Bilanzkritik, 2 Bde., Berlin-Wien 1926; P. GERSTNER: Bilanz-Analyse, 11.Aufl, Berlin 1944; F. LEITNER: Bilanztechnik und Bilanzkritik, 8. und 9.Aufl., Berlin-Leipzig 1929; K. SCHMALTZ: Betriebsanalyse, Stuttgart 1929.- Speziell mit Fragen der Bankbilanzanalyse befassen sich die Arbeiten von: BIRCK, NEUMANN, v. STEINSDORFF: Die Bankbilanz, 2 Bde., Wiesbaden 1951; K. v. BÜREN: Analytische und vergleichende Bankbilanzkritik, Bern 1948; O. FISCHER: Bankbilanz-Analyse, Meisenheim/Glan 1956; K. MEITHNER: Die Bilanzen der Bankunternehmungen, a.a.O., S. 270 ff

run_ der Übersicht unter Sammelbezeichnungen zusammengefaßt sind. Insbesondere für die wichtigsten Positionen der Bestände-bilanzen und der Erfolgsrechnungen, die Schiffsdarlehen, die Eigenkapitalpositionen, die umlaufenden Schuldverschreibungen sowie die Zinsaufwendungen und -erträge, kann auf Grund der statuarischen und gesetzlichen Bestimmungen[1] die Einheitlichkeit des Bilanzausweises zeit Bestehens der Banken als gewahrt gelten.

Außer den Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen, deren natürliche Grenze der Aussagefähigkeit durch den Umstand gegeben ist, daß sie als Geldrechnungen nur Größen erfassen können, die einer Bewertung in Geld zugänglich sind, stehen für die Erforschung der Entwicklung der Banken neben Börsenjahrbüchern, Prospektveröffentlichungen und anderen Publikationen ihre Geschäftsberichte zur Verfügung. Dieses Material erweist sich vor allem deshalb als wertvoll, weil die Untersuchung nicht auf eine historisch-deskriptive Darstellung des Bewegungsverlaufs beschränkt bleiben konnte, sondern erst durch die Einbeziehung der Kausalität in die Fragestellung zu einer wissenschaftlich relevanten Aussage zu kommen vermag. Erläuterungen für die Ursachen einer Stagnation oder einer Veränderung aber sind zunächst und vor allem den Verlautbarungen der Verwaltung zu entnehmen. Die Untersuchung wird dabei durch den Umstand begünstigt, daß die Schiffsbanken - gleichsam als Preis für die Verleihung des Pfandbriefprivilegs - durch Gesetz und Satzung zu einer umfassenden Publizität verpflichtet sind.

Da die Schiffskreditinstitute als Glieder einer Wettbewerbswirtschaft sowohl in ihrem aktiven als auch im passiven Kreditgeschäft auf die Konkurrenz anderer Unternehmen stoßen, schien es darüber hinaus erforderlich, die Entwicklung der Bedingungen und Gegebenheiten auf diesen Märkten in die Betrachtung einzubeziehen. Insbesondere für die Analyse der Kapitalmarktverhältnisse steht dabei ein fast unübersehbares Quellenmaterial zur Verfügung, das auszuwerten nicht Aufgabe der vorliegenden Arbeit sein kann. Für diese Untersuchung ist deshalb weitgehend auf Sekundärliteratur zurückgegriffen worden. Ein solches Vorgehen schien um so eher vertretbar, als die Kapitalmarktbedingungen im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Abhandlung als

---

1) Vgl. dazu etwa § 14 des Gründungsstatuts der Deutschen Schiffsbeleihungsbank AG., Hamburg, sowie die §§ 22 ff SchiffsBG

"Datum" gelten können und deshalb auf eine eingehende Analyse der entwicklungsbestimmenden Faktoren verzichtet werden konnte.

II. Die Entwicklung der Kapitalbeschaffung

Da mit jeder Marktleistung eines Kreditinstituts, gleichgültig, ob es sich um Dienstleistungs-, Effektenhandels- oder Kreditgeschäfte handelt, ein mehr oder minder bedeutender Kapitaleinsatz verbunden ist, weil in jedem Falle die Bereitstellung eines Sachapparates für die Durchführung der Betriebstätigkeit erforderlich wird, bildet die Kapitalbeschaffung die Voraussetzung der unternehmerischen Betätigung einer Bank. Wie für jedes Unternehmen besteht bei der Wahl der Finanzierungsmittel für ein Kreditinstitut die Möglichkeit, die Relation von Eigen- und Fremdkapital in bestimmten Grenzen zu variieren. Der im Interesse einer Steigerung der Rentabilität generell erstrebenswerten Ausweitung der Fremdfinanzierung steht indes die Erfahrung entgegen, daß die Gläubiger nicht oder nur um den Preis eines höheren Zinses bereit sind, Kapital zur Verfügung zu stellen, solange ein "angemessenes" Verhältnis von eigenen und fremden Mitteln nicht besteht. Neben dieser Garantiefunktion hat das Eigenkapital bei den Pfandbriefinstituten spezielle Aufgaben als Fond für die Kurspflege und zur Vorfinanzierung der Pfandbriefdeckung zu erfüllen. Im Interesse der Sicherheit der Bankschuldverschreibungen und einer ungestörten Entwicklung der Banken sah sich der Gesetzgeber deshalb veranlaßt, auf Grund von Erfahrungssätzen das Verhältnis von eigenen und fremden Geldern zu normieren. In Anbetracht dieser Bindungen der Finanzpolitik muß das Eigenkapital trotz des in aller Regel überragenden Umfangs der Fremdkapitalpositionen als Grundlage der Betätigung einer Schiffspfandbriefbank angesehen werden; die Zunahme der eigenen Mittel ist Voraussetzung für die Ausdehnung des Pfandbriefgeschäfts und damit ihres Kreditgeschäfts schlechthin. Im folgenden werden deshalb zunächst die Veränderungen des haftenden Eigenkapitals und der sonstigen Reserven zu untersuchen sein.

1. Die Entwicklung der Eigenkapitalbeschaffung

a) Die Entwicklung des haftenden Eigenkapitals[1)]

aa) Die Entwicklung des Grundkapitals

Im Hinblick auf den beim Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte erwarteten Geschäftsumfang wurden die drei 1918 gegründeten Schiffspfandbriefbanken mit vergleichsweise großen Aktienkapitalien ausgestattet. Bei der Deutschen Schiffspfandbriefbank AG, Berlin, und der Deutschen Schiffsbeleihungsbank AG, Hamburg, wurde das Grundkapital auf M 10.000.000,- bei der Deutschen Schiffskreditbank AG, Duisburg, auf M 7.000.000,- festgesetzt.

Als Gründer des Berliner Instituts traten die Dresdner Bank, die Berliner Handelsgesellschaft, die Nationalbank für Deutschland und drei Unternehmen des Versicherungsgewerbes, die Deutsche Versicherungsbank GmbH, die Allianz Versicherungs - AG und die Frankfurter Allgemeine Versicherungs - AG hervor.[2)] Die Aktien der Deutschen Schiffsbeleihungsbank AG, Hamburg, wurden von der Commerz- und Diskontobank, der Vereinsbank in Hamburg, der Deutschen Nationalbank in Bremen, der Oldenburgischen Landesbank, der Mitteldeutschen Privat-Bank in Magdeburg und verschiedenen namhaften Hamburger, Kölner und Frankfurter Privatbankhäusern übernommen.[3)] Dem Gründungskonsortium des Duisburger Instituts gehörten neben dem Barmer Bankverein und dem A. Schaafhausenschen Bankverein eine Reihe rheinischer Regionalbanken an; den überwiegenden Teil des Kapitals haben Schiffahrtsinteressenten übernommen.[4)]

Bei allen Instituten wurde zunächst ein Viertel des Grundkapitals eingezahlt, die ausstehenden Einlagen aber bereits in den Jahren 1920 und 1921 eingefordert. Gleichzeitig wurde bei dem Hamburger Institut eine Kapitalerhöhung um 5 Millionen Mark beschlossen und hierauf 25 v. H. eingezahlt. Seit Ende 1921 belief sich das eingezahlte Grundkapital der deutschen Schiffspfandbriefbanken somit auf insgesamt 28.250.000,- Mark.

Durch die Inflation der zwanziger Jahre sind die Realkreditinstitute besonders schwer getroffen worden, da die gesetzlichen

---

1) Nach § 11 Abs. 2 b KWG = eingezahltes Grundkapital + Rücklagen
2) Norddeutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 242, vom 13.5.1918
3) Deutsche Export-Revue (Berlin), Nr.3 vom 18.1.1918
4) CHRIST, a.a.O., S. 124

und satzungsmäßigen Bestimmungen eine Anlage des Kapitals in wertbeständigen Vermögensgegenständen nicht zuließen. Im Zuge der Neuordnung der Kapitalverhältnisse mußte das Aktienkapital der drei Institute wie folgt zusammengelegt werden:

Duisburg	100 : 1 = RM 70.000,-
Berlin	200 : 1 = RM 50.000,-
Hamburg	1.000 : 1 = RM 15.000

Auf der Grundlage der verbliebenen eigenen Mittel war ein Neubeginn der Geschäftstätigkeit ausgeschlossen. Die erforderlichen Kapitalerhöhungen wurden in den Jahren 1926 und 1927 durchgeführt und das Grundkapital auf je RM 1 Million aufgestockt. Dieses Nennkapital ist bis 1948 unverändert geblieben. Während die jungen Aktien bei dem Berliner Institut voll eingezahlt wurden, haben die beiden anderen Banken zunächst nur 25 v.H. eingefordert. Erst nach der Überwindung der Weltwirtschaftskrise, die die Schiffsbanken im Gegensatz zu vielen anderen deutschen Kreditinstituten ohne Verluste an Grundkapital und Rücklagen überstanden haben, sind in Anpassung an den langsam steigenden Geschäftsumfang 1936 bzw. 1938 Teilbeträge der ausstehenden Einlagen eingezahlt worden. Ab Ende 1938 stand den drei Instituten ein eingezahltes Grundkapital von RM 2.535.000,- zur Verfügung.

Die Aktien der Deutschen Schiffspfandbriefbank AG, Berlin, haben in den Inflations- und Nachinflationsjahren mehrfach den Besitzer gewechselt.[1] 1923 ging die Aktienmehrheit auf die Deutsche Aufbau AG für Grundbesitz, Industrie und Schiffahrt zu Berlin über. 1931 befand sich das Kapital noch zu drei Vierteln in der Konkursmasse der Frankfurter Allgemeinen Versicherungs-AG. Schließlich wurde 1937 die Mehrheit des Kapitals, die im Zuge der Favag-Abwicklung in schweizerischen Besitz gelangt war, von der Dresdner Bank erworben, 1942 in der Hauptversammlung mehr als 75 v.H. des Kapitals von der Dresdner Bank, der Deutschen Bank, der Berliner Handelsgesellschaft, der Reichskreditgesellschaft und der Vereinsbank in Hamburg vertreten.

Bei den beiden anderen Instituten scheinen sich - soweit das aus der Zusammensetzung der Aufsichtsräte erschlossen werden kann - wesentliche Verschiebungen im Aktienbesitz in dieser Zeit

---

1) Vgl. dazu Frankfurter Zeitung, Nr. 950, vom 23.Dezember 1923; Nr. 360 vom 16.Mai 1931; Nr.112 vom 2.März 1937 und Berliner Börsen-Zeitung Nr. 191 vom 24.April 1942

nicht ergeben haben.

Die Währungsumstellung des Jahres 1948 brachte für die Schiffspfandbriefbanken ein zweites Mal innerhalb einer Generation den Verlust von wesentlichen Teilen ihres Eigenkapitals. Nach den Bestimmungen der Zweiten Durchführungsverordnung zum Umstellungsgesetz (Bankenverordnung) waren die ersten RM 300.000,- des in der Reichsmark-Schlußbilanz ausgewiesenen Eigenkapitals im Verhältnis 100 : 20, der darüber hinausgehende Betrag im Verhältnis 100 : 10 auf Deutsche Mark umzustellen.[1] Nach dem Ergebnis der Umstellungsrechnung ergab sich das vorläufige Eigenkapital der drei Institute wie folgt:

Berlin	DM 221.957,07
Duisburg	DM 194.933,80
Hamburg	DM 261.958,49

Gemäß § 6 der 42. DVO/UG bestand für die Banken die Möglichkeit, ihr DM-Grundkapital bis zu 50 v.H. über dem sich aus der Umstellungsrechnung ergebenden Eigenkapital festzusetzen und zum Ausgleich unter den Aktiven ein Kapitalentwertungskonto einzustellen. Von dieser Bestimmung haben das Duisburger und das Hamburger Institut Gebrauch gemacht, die ihr Grundkapital im Verhältnis 10 : 3 auf DM 300.000,- umgestellt und zum Ausgleich Kapitalentwertungskonten in Höhe von rund DM 60.000,- bzw. DM 40.000,- in die DM-Eröffnungsbilanz eingesetzt haben.[2] Die Deutsche Schiffspfandbriefbank AG, Berlin, konnte ihre DM-Eröffnungsbilanz erst auf den 1.1.1953 aufstellen,[3] nachdem die notwendigen gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen worden waren. Das Nennkapital dieses Instituts in Höhe von RM 1.000.000,- wurde im Verhältnis 5 : 1 auf DM 200.000,- zusammengelegt und ein Betrag von etwa DM 20.000,- der gesetzlichen Rücklage zugeführt.

Das haftende Eigenkapital stellte sich bei den drei "alten" Schiffspfandbriefbanken in der DM-Eröffnungsbilanz auf 15,1 v.H.

---

1) § 5 der Bankenverordnung in der Fassung der 36. DVO/UG.- Daneben bestanden verschiedene Alternativen für die Berechnung des Eigenkapitals, die aber für die Schiffsbanken nicht in Betracht kamen.
2) Bei der Deutschen Schiffskreditbank, Duisburg, standen am 20.6.1948 RM 465.000,- Einlagen auf das Grundkapital aus, die im Verhältnis 10 : 1 auf Deutsche Mark umgestellt wurden.
3) Die DM- Bilanzen der Bremer Filiale dieses Instituts, die im September 1949 als verlagertes Kreditinstitut anerkannt wurde, sind nicht in die Betrachtung einbezogen worden.

des Gesamtkapitals. Diese Kapitalausstattung "bedeutete eine für den Augenblick zwar befriedigende, aber nur statische Neuordnung, welche die dynamische Entwicklung des Bankwesens nach der Währungsreform mit ihrer Aufgabe, die Wirtschaft mit Krediten zu versorgen, nicht voll berücksichtigen konnte."[1] Um die gesetzlich vorgeschriebene Eigenkapitalquote einhalten zu können, mußte deshalb in den folgenden Jahren das Grundkapital mehrfach erhöht werden. Darüber hinaus hat der Gesetzgeber der schwierigen Kapitalmarktlage Rechnung getragen und durch eine vorübergehende Erweiterung der Umlaufsgrenzen[2] eine beträchtliche Ausweitung des Kreditgeschäfts ermöglicht.

Bereits kurze Zeit nach der Währungsumstellung wurden in Bremen und Lübeck neue Schiffspfandbriefbanken gegründet. Die Deutsche Schiffahrtsbank AG, Bremen, sollte - das dokumentiert der ursprüngliche Firmenname "Neue Deutsche Schiffspfandbriefbank" - die Tätigkeit des Berliner Instituts fortsetzen und erneuern.Das Aktienkapital in Höhe von DM 400.000,- wurde von den in Bremen ansässigen Nachfolgegesellschaften der Deutschen und der Dresdner Bank, der Norddeutschen Kreditbank AG, Bremen, der Staatlichen Kreditanstalt Oldenburg-Bremen und der Vereinsbank in Hamburg aufgebracht.[3] Später wurde der Kreis der Gesellschafter durch die Commerzbank und die Berliner Handelsgesellschaft erweitert.[4]

Die Gründung der Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG erfolgte auf Anregung der Landesregierung, um "dem schleswig-holsteinischen Schiffbau, seiner Schiffahrt und besonders auch den auswärtigen Auftraggebern der schleswig-holsteinischen Werften die gleichen Finanzierungsmöglichkeiten und die gleiche Ausgangsstellung im wirtschaftlichen Wettbewerb zu bieten, wie sie in den anderen Küstenländern bereits bestanden."[5] Das Grundkapital von ursprünglich DM 500.000,- wurde durch das Land, die Stadt Lübeck, die Landesbank und Girozentrale und verschiedene andere Stellen der schleswig-holsteinischen Wirtschaft aufgebracht.[6]

---

1) R. EICKE: Die Kapitalausstattung der Kreditinstitute, in: ZfK, Jahrg. 1950, S. 101
2) Vgl. oben S. 14
3) HANSA, 86. Jahrg. (1949), Heft 3, S. 7
4) Vgl. dazu "Wer gehört zu wem", Hrsg. Commerz- und Disconto Bank, o.O. 1957, S. 61
5) Geschäftsbericht LÜBECK 1958/59, S. 13
6) HANSA, 86. Jahrg. (1949), S. 424

Im Jahre 1955 wurden die vom Land gezeichneten Aktien veräußert und zum Teil an die Deutsche Bank abgegeben, die 1957 eine Sperrminorität hielt; daneben waren die Landesbank und Girozentrale Schleswig-Holstein mit über 50 v.H., die Hansestadt Lübeck, die Dresdner Bank und zwei andere Unternehmen an der Gesellschaft beteiligt.[1)]

Auch bei dem Hamburger Institut hat sich gegenüber der Vorkriegszeit die Zusammensetzung der Anteilseigner verändert. Neben der Commerzbank, der Vereinsbank, der Oldenburgischen Landesbank und dem Bankhaus Brinckmann, Wirtz & Co., die bereits dem Gründungskonsortium angehörten, werden 1957 die Hamburgische Landesbank, das Land Niedersachsen und das Münchner Bankhaus Merck, Finck & Co. als Aktionäre genannt.[2)]

Mit Ausnahme der Duisburger Bank, deren Kapital breit gestreut ist,[3)] liegt mithin bei allen Instituten die Aktienmehrheit bei anderen Banken, den Groß- und Regionalbanken sowie öffentlich-rechtlichen Kreditinstituten. Daneben steht der Aktienbesitz der öffentlichen Hand, für deren Beteiligung wirtschaftspolitische Zielsetzungen - die Förderung von Schiffahrt, Fischerei und Werftindustrie - bestimmend sein sollte. Die starke Einflußnahme der Groß- und Regionalbanken dürfte von dem Bemühen getragen sein, "der Kundschaft jegliche Art der Banktätigkeit vermitteln zu können."[4)] Da für diese Institute der Hypothekarkredit auf Grund ihres Einlagenstatus ein artfremdes Geschäft darstellt, hat es sich als zweckmäßig erwiesen, das langfristige Kreditgeschäft "ausgegliederten Spezialabteilungen" zu übertragen.[5)] Dagegen muß die Beteiligung der öffentlich-rechtlichen Banken, die selbst stark im Schiffskreditgeschäft tätig sind, auf den ersten Blick überraschen. Hier ist aber zu bedenken, daß diese Institute keine Schiffspfandbriefe emittieren dürfen[6)] und somit nur über eine Beteiligung an Schiffsbanken

---

1) Vgl. dazu "Wer gehört zu wem" a.a.O., S. 202
2) Vgl. "Wer gehört zu wem", a.a.O., S. 61
3) Nach mir persönlich erteilten Auskünften liegen größere Aktienpakete (aber unter 25 v.H. des Nennkapitals) der Deutschen Schiffskreditbank AG, Duisburg, in Händen der Commerzbank und der Deutschen Bank. Der Restbetrag befindet sich im Besitz von Werften, Reedereien und Privaten.
4) K.J. EHLEN: Die Filialgroßbanken, Stuttgart 1960, S. 93
5) ebenda, S. 18
6) Die Schiffbauanleihen dieser Banken, die durch staatsverbürgte Schiffskredite gesichert sind, sind rechtlich Kommunalobligationen, da die Bürgschaft der öffentlichen Hand die primäre Sicherheit darstellt

diese Refinanzierungsmöglichkeit erschließen können.

Auf der anderen Seite sind diese Verbindungen auch für das Kreditgeschäft der Schiffsbanken von Vorteil. Für das Pfandbriefgeschäft erweisen sich die Beteiligungen anderer Banken insofern als wertvoll, als die unter Führung dieser Institute stehenden Emissionskonsortien, die den Vertrieb der Pfandbriefe übernehmen, ein starkes wirtschaftliches Interesse an einer festen Placierung gewinnen. Im aktiven Kreditgeschäft hat sich vor allem die Zusammenarbeit mit den Landesbanken als förderlich erwiesen, weil diese Kreditinstitute hinsichtlich der Finanzierung von Schiffsbauwerken und bei der Gewährung von nachrangigen Schiffshypotheken nicht den einschränkenden Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes unterliegen.[1)2)] Nicht zuletzt hat sich die Beteiligung anderer Banken auch insofern fördernd ausgewirkt, als die nach 1948 schnell wachsenden Aktienkapitalien nur von kapitalstarken Gruppen aufgebracht werden konnten.

Seit der Währungsreform ist das Grundkapital der deutschen Schiffspfandbriefbanken in Anpassung an den steigenden Geschäftsumfang in rascher Folge erhöht worden. Von 1948 bis 1952 hat sich das eingezahlte Aktienkapital Jahr für Jahr nahezu verdoppelt. Es blieb dann bis 1955 mit etwa 13 Mill. DM fast unverändert. Im Laufe des Jahres 1956 stieg das Kapital noch einmal sprunghaft um fast 50 v.H. auf 18,2 Mill.DM. Die geringen Veränderungen des Aktienkapitals in den Jahren 1952 - 1955 und die sprunghafte Erhöhung in 1956 dürften mit den oben erläuterten Gesetzen über die vorübergehende Erweiterung der Umlaufsgrenzen in Zusammenhang stehen, die jeweils nur für das am Stichtag vorhandene Eigenkapital Geltung hatten und es ratsam erscheinen ließen, das Kapital "auf Vorrat" zu erhöhen. Ende 1959 verfügten die fünf deutschen Schiffspfandbriefbanken über ein eingezahltes Grundkapital von DM 26.250.000,-, das sich auf die einzelnen Institute wie folgt aufgliedert:

---

1) Geschäftsbericht LÜBECK 1949/50

2) Die enge Zusammenarbeit mit öffentlich-rechtlichen Banken kommt vor allem bei der Lübecker Schiffsbank zum Ausdruck, bei der zwei Direktoren der Landesbank zu Vorstandsmitgliedern bestellt und die technische Abwicklung des Geschäfts auf Grund vertraglicher Abmachungen ebenfalls durch die Landesbank erfolgt

Berlin	0,5	Mill. DM
Bremen	8,o	Mill. DM
Duisburg	2,5	Mill. DM
Hamburg	7,75	Mill. DM
Lübeck	7,5	Mill. DM

Vergleicht man diese Zahlen mit den Gründungskapitalien bzw. den DM-Kapitalien der Umstellungsrechnung, so läßt sich ermessen, welche Entwicklung diese Bankengruppe seit 1948 zu verzeichnen hatte.

bb) Die Entwicklung der Rücklagen

Neben der Erhöhung des Grundkapitals besteht für die Schiffsbanken die Möglichkeit, die Umlaufsgrenze ihrer Pfandbriefe durch Verstärkung der offenen Reserven zu erweitern. Hinsichtlich der Dotation der gesetzlichen und der freien Rücklagen sind die Pfandbriefinstitute keinen besonderen Rechtsnormen unterworfen; sie unterstehen insoweit den allgemeinen aktienrechtlichen Vorschriften. Auch die Satzungen der verschiedenen Banken enthalten hinsichtlich der Rücklagenbildung nur allgemein gehaltene Bestimmungen. So heißt es in § 16 des Gründungsstatuts der Deutschen Schiffsbeleihungsbank: "Neben dem gesetzlichen Reservefonds können auf gemeinschaftlichen Antrag von Aufsichtsrat und Vorstand durch Beschluß der Generalversammlung besondere Reservefonds gebildet werden." Die neueren Satzungen beschränken sich meist auf Vorschriften des Inhalts, daß der Reingewinn, der sich nach Vornahme von Abschreibungen, Wertberichtigungen, Rückstellungen und R ü c k l a g e n ergibt, an die Aktionäre zu verteilen sei, soweit die Hauptversammlung nicht eine andere Verwendung beschließt.[1)]

Außer den bei der Ausgabe der jungen Aktien bedungenen Aufgeldern sind den Rücklagen in den der Gründung folgenden Jahren nur geringe Beträge zugeflossen. Die erwirtschafteten Gewinne wurden überwiegend zur Dividendenzahlung verwendet und den Rücklagen nur die durch Gesetz und Satzung festgelegten Mindestbeträge zugewiesen. Die Entwicklung der Rücklagen konnte deshalb mit der kräftigen Zunahme des Grundkapitals nicht Schritt halten. Während die offenen Reserven 1919 etwa 10 v.H. des einge-

---

1) Vgl. dazu § 21 bzw. § 18 der geltenden Satzung des Duisburger bzw. des Lübecker Instituts

zahlten Grundkapitals ausgemacht hatten, zeigte sich 1920 und 1921 eine rückläufige Entwicklung.

Nach der Überwindung der Inflation sind die Rücklagen, die 1925 mit RM 20.000,- ausgewiesen werden, bis 1943 stetig auf insgesamt RM 1.765.000,- gestiegen. Dabei erscheint bemerkenswert, daß auch während der Depression der dreißiger Jahre die jährlichen Zuweisungen zu den Rücklagen nur unwesentlich vermindert werden mußten. Nachdem sich ab 1928 die Ertragslage konsolidiert hatte, ist den Rücklagen jährlich etwa ein Drittel des Gewinns zugeführt worden.[1] Da der Betrag des eingezahlten Grundkapitals nur langsam zugenommen hat, konnte sich das Verhältnis von Grundkapital und Reserven bis zur Währungsreform fortlaufend zugunsten der Rücklagen verschieben.

In der DM-Eröffnungsbilanz weist nur ein Institut Rücklagen in Höhe von etwa DM 20.000,- aus. Die beiden anderen Banken hatten Kapitalentwertungskonten im Betrage von rund DM 100.000,- gebildet, bis zu deren Tilgung die Dotation der Rücklagen unterbleiben mußte. Insgesamt haben die fünf Schiffsbanken bis Ende 1959 offene Reserven im Betrage von DM 16.430.000,- angesammelt, von denen nur ein geringer Bruchteil (etwa DM 130.000,-) aus Aufgeldern aus der Begebung neuer Aktien herrührt. Durch die zielbewußte Stärkung der Rücklagen konnte deren Anteil am Eigenkapital fortlaufend vergrößert werden. Berücksichtigt man weiter, daß die haftenden Mittel[2] gleichzeitig durch Zuweisungen zu den Sammelwertberichtigungen und anderen Reserven beträchtlich verstärkt werden konnten, so läßt sich die innere Stärke der Banken erkennen.

Das Ausmaß der Selbstfinanzierung wurde allerdings durch verschiedene steuerliche Privilegien begünstigt. Von besonderer Bedeutung waren die Vergünstigungen des Körperschaftsteuerrechts, nach denen der Steuersatz für Schiffspfandbriefbanken und eine Reihe anderer Kreditinstitute auf die Hälfte des Normalsatzes herabgesetzt wurde.[3][4] Diese Ausnahmevorschrift, die bereits

---

1) Vgl. dazu Tabelle XI im Anhang

2) Der Begriff "haftende Mittel" (= haftendes Eigenkapital + steuerlich zulässige Sammelwertberichtigungen) wurde in den Kreditrichtsätzen des Zentralbankrats geprägt. Einzelheiten vgl. bei K. MERTIN: Die Sammelwertberichtigung in der Bilanz der Kreditbanken, Diss. Hamburg 1957

3) Vgl. § 19 Abs. 1 Nr. 4 KStG 1948; § 19 Abs. 2 Nr. 5 KStG 1951; § 19 Abs. 3 Nr. 4 KStG 1953; § 19 Abs. 2 Nr. 5 KStG 1955 und § 19 Abs. 2 Nr. 1 KStG 1958

4) Der Grundsatz, den Normalsatz der Körperschaftsteuer für die

seit Erlaß des Gesetzes Gegenstand des Körperschaftsteuerrechts ist,[1] hat vor allem nach 1948 in Anbetracht der hohen Steuersätze Bedeutung erlangt, da sie die Schiffspfandbriefbanken in den Stand setzte, relativ große Teile ihrer Gewinne zu thesaurieren.

Neben der Vergünstigung des Körperschaftsteuergesetzes genießen die Schiffspfandbriefbanken Vorzugsrechte hinsichtlich der Wertpapiersteuer. Bei anderen Steuerarten, dem Notopfer Berlin, der Gewerbe- und Vermögensteuer, sind die Schiffsbanken im Gegensatz zu Staatsbanken und Sparkassen nicht begünstigt.

b) Die Entwicklung der sonstigen Reserven

aa) Die Entwicklung der Sammelwertberichtigungen

Der § 40 Abs. 3 des Handelsgesetzbuches bestimmt, daß zweifelhafte Forderungen in der Bilanz nach ihrem wahrscheinlichen Wert anzusetzen und uneinbringliche Forderungen abzuschreiben sind. Bei der Aufstellung der Bilanz ergibt sich damit die Notwendigkeit, die Bonität des Forderungsbestandes zu beurteilen und die Ausfallrisiken durch Bildung von Einzelwertberichtigungen zu berücksichtigen. Obgleich solche Einzelwertberichtigungen nach den Grundsätzen solider Bankbilanzierung eher zu reichlich als zu gering bemessen werden,[2] halten die Bankenaufsichtsbehörden darüber hinaus die Bildung von Sammelwertberichtigungen für erforderlich, da die allgemeinen Erfahrungen im Kreditgewerbe gezeigt haben, "daß auch in Forderungen, bei denen ein erkennbares und belegbares Risiko am Bilanzstichtag nicht gegeben erscheint, ein Gefahrenmoment liegt, das berücksichtigt werden muß."[3]

Wertberichtigungsposten werden in den Bilanzen der Schiffspfandbriefbanken erstmals 1932 mit RM 150.000,- offen ausgewiesen, nachdem sie in den Vorjahren vermutlich entsprechend den Bilanzierungsgewohnheiten des Bankgewerbes von den Aktiven ab-

---

privilegierten Kreditinstitute zu halbieren wurde erstmals 1953 durchbrochen, als der Steuersatz für "berücksichtigungsfähige" Ausschüttungen auf 30 v.H. gesenkt wurde. Die Gewinnausschüttungen der Banken wurden nicht begünstigt; vielmehr war der gesamte Gewinn mit der Hälfte des höheren Normalsatzes zu versteuern. Nach KStG 1958 können die privilegierten Kreditinstitute für ausgeschüttete Gewinne wie andere Erwerbsgesellschaften einen Steuersatz von 15 v.H. zugrunde legen

1) O. BÜHLER: Steuerrecht, Bd.II, 3.Aufl., Wiesbaden 1958, S. 159
2) BIRCK, NEUMANN, v. STEINSDORFF, a.a.O., S. 52
3) Beschluß der Bankenaufsichtsbehörden über die Bildung von

gesetzt worden waren. Aus den Angaben in den Geschäftsberichten ist zunächst nicht zweifelsfrei zu erkennen, ob es sich dabei um Einzel- oder Sammelwertberichtigungen handelt. Der Umstand, daß diese "Delkredererückstellungen" auch beibehalten wurden, als im Zuge der konjunkturellen Aufwärtsentwicklung eine konkrete Gefährdung der Engagements nicht mehr gegeben war, läßt indes darauf schließen, daß diese Passivpositionen Sammelwertberichtigungen darstellen.

Nach der Währungsreform wurde durch den angeführten Beschluß der Bankenaufsichtsbehörden die Bildung von Pauschalwertberichtigungen für Kreditinstitute verbindlich vorgeschrieben. Die erforderlichen Zuweisungen an die Sammelwertberichtigungen, die für Kreditinstitute in der Rechtsform der Kapitalgesellschaft zwischen 1,5 und 3 v.H. der Forderungen betragen sollten,[1)2)] haben die Banken nur deshalb aufbringen können, weil die Steuerbehörden angewiesen waren, die erforderlichen Zuweisungen auch steuerlich anzuerkennen.[3)] Damit wurde die Stärkung der "haftenden Mittel" aus unversteuerten Gewinnen ermöglicht.

Die Grundsätze der Bankenaufsichtsbehörden enthielten in ihrer ursprünglichen Fassung keine Sondervorschriften über langfristige Ausleihungen. Die Schiffsbanken haben deshalb die Höhe ihrer pauschalen Wertberichtigungen nach den allgemeinen Mindestsätzen ausgerichtet und, soweit ihre Ertragslage das zuließ, die deckungsfähigen Darlehen mit $1\frac{1}{2}$, die sonstigen Forderungen mit 3 v.H. wertberichtigt.[4)]

Im Jahre 1953 wurde durch die genannte Verwaltungsanordnung der Bundesregierung eine neue Lage geschaffen. Danach sollten bei langfristigen Ausleihungen Sammelwertberichtigungen in Höhe fester, von den Verhältnissen des einzelnen Kreditinstituts unabhängiger Mindestbeträge steuerlich nicht anerkannt werden. Vielmehr war die Bildung von pauschalen Wertberichtigungen nur

---

Pauschalwertberichtigungen bei Kreditinstituten (Bundesanzeiger Nr.254 vom 19.12.1950)

1) Daneben weitere Zuschläge für Außenhandelsgeschäfte

2) Ab 1.1.1953 wurde auf Beschluß der Bankenaufsichtsbehörden die Berechnung modifiziert und die Mindestsätze gesenkt.

3) Vgl. Verwaltungsanordnung der Bundesregierung über die steuerliche Anerkennung von Sammelwertberichtigungen bei Kreditinstituten vom 25.Juni 1953 (BAnz. Nr. 125) in der Fassung vom 28.August 1954 (BAnz. Nr. 167)

4) Vgl. Geschäftsbericht LÜBECK 1951/52, S. 11

nach Maßgabe der tatsächlichen Verhältnisse bei den einzelnen Kreditinstituten, insbesondere auf Grund der Forderungsausfälle der letzten Jahre zuzulassen. Die zuständigen Finanzämter haben daraufhin bei den Schiffspfandbriefbanken Sammelwertberichtigungen in Höhe von etwa 1 v.H. des Darlehensbestandes zugelassen.[1] Nachdem sich jedoch der Bundesfinanzhof in einem Urteil vom 4.Dezember 1956[2] auf den Standpunkt gestellt hatte, daß Sammelwertberichtigungen für langfristige Ausleihungen eine konkret eingetretene Gefährdung der Forderungen voraussetzen, war die steuerliche Anerkennung der von den Schiffsbanken gebildeten Wertberichtigungen in Frage gestellt. Da diese Auffassung des obersten Finanzgerichts unter Berücksichtigung der besonderen Risiken des Schiffskreditgeschäfts untragbar erschien, sind die Banken diesem Urteil mit Erfolg entgegengetreten.[3]

Der Anteil der Sammelwertberichtigungen[4] an den "haftenden Mitteln" ist in den Jahren nach der Währungsreform schnell gestiegen und schwankt seit 1951 um etwa 15 v.H. Die Pauschalwertberichtigungen, die bei der Ermittlung der Umlaufsgrenze der Schuldverschreibungen nicht berücksichtigt werden, haben die Haftungsgrundlage der deutschen Schiffspfandbriefbanken also nicht unwesentlich erweitert. Denn diese Reserven werden bei der Berechnung der Umlaufsgrenze der Schiffspfandbriefe nicht berücksichtigt und gewahren den Pfandbriefkäufern somit eine zusätzliche Sicherheit.

bb) Die Entwicklung der stillen Reserven

Da ein Kreditgeschäft ohne Ausfälle völlig undenkbar ist, müssen die Banken für mögliche Verluste Vorkehrungen treffen, indem sie "Abschreibungen und Rückstellungen bilden, offene und stille Reserven haben, damit ihr übriges ausgewiesenes Eigenka-

---

1) Vgl. Geschäftsbericht LÜBECK 1954/55, S. 10
2) BStBl. III 1957, S. 16
3) Eine für alle Schiffskreditinstitute verbindliche Regelung ist indes nicht erfolgt. Während das Lübecker und das Hamburger Institut Ende 1959 Sammelwertberichtigungen in Höhe von etwa 1% des Darlehensbestandes ausweisen, stellt sich deren Höhe bei der Bremer Bank auf knapp 0,8%.
4) Das Bilanzformblatt nennt als Position 11 "Wertberichtigungen". Aus dieser Postenbezeichnung läßt sich der Inhalt dieser Position nicht zweifelsfrei erkennen. Gelegentlichen Hinweisen in den Geschäftsberichten ist aber zu entnehmen, daß hier nur S a m m e l wertberichtigungen zu F o r d e r u n g e n ausgewiesen werden.

pital nicht sofort getroffen und das Kapital ihrer Einleger nicht unmittelbar gefährdet wird."[1] Dabei kommt den stillen Reserven im Bankgewerbe besondere Bedeutung zu, weil das Vertrauen der Einleger, die Grundlage des Bankgeschäfts, erschüttert werden könnte, wenn in Krisenjahren die wirklichen Ertragsverhältnisse offengelegt werden mußten.

Diese Rechtfertigung der stillen Rücklagen hat für Realkreditinstitute nicht das gleiche Gewicht wie für andere Bankengruppen. Denn einerseits dürfen die Hypotheken- und Schiffspfandbriefbanken nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen das ertragsmässig erheblich schwankende Effekten-, Devisen- und Emissionsgeschäft nicht betreiben, und zum anderen ist ihr Kreditgeschäft im allgemeinen weniger risikoreich.[2] Überdies müssen nach dem Formblatt für die Gewinn- und Verlustrechnung der Schiffspfandbriefbanken Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Kapital- und Zinsforderungen ausgewiesen werden, so daß die Möglichkeit entfällt, diese Aufwendungen gegen außerordentliche Erträge aufzurechnen.

Obgleich die stillen Rücklagen damit ihrer wichtigsten Funktion nicht gerecht werden können, dem ausgewiesenen Gewinn durch Bewertungsmanipulationen eine stetige Entwicklung zu verleihen, enthalten die Bilanzen der Schiffsbanken gleichwohl solche Reserven. Fundierte Angaben über deren absolute Höhe sind indes aus verständlichen Gründen nicht möglich. Einen Hinweis auf das Vorhandensein stiller Reserven geben lediglich die ab 1933 ausgewiesenen "außerordentlichen Erträge", die in den Jahren 1933 - 1940 mit insgesamt RM 585.000,- etwa 4,7 v.H. der Gesamterträge ausmachten.[3] Diese Erträge sind nach den Erläuterungen der Geschäftsberichte vornehmlich entstanden aus Eingängen aus früher abgeschriebenen Forderungen, Kursgewinnen beim Verkauf von Wertpapieren und eigenen Schiffspfandbriefen[4] sowie in einem Falle aus einem Buchgewinn bei der Rückgabe von unter pari zurückgekauften eigenen Schuldverschreibungen an den Treuhänder. Die ausserordentlichen Erträge der vierziger Jahre umfaßten überwiegend

---

1) H. LINHARDT: Bankbetriebslehre, Bd. I, a.a.O., S. 21
2) BIRCK, NEUMANN, v. STEINSDORFF, a.a.O., S. 160
3) Vgl. Tabelle XI im Anhang
4) Diese Kursgewinne dürften im wesentlichen dem ab 1932 steigenden Kursniveau, nicht einer bewußten Unterbewertung, zuzuschreiben sein.

vereinnahmte Aufgelder aus der Ausgabe von Pfandbriefen über dem Nennwert und stellen somit keine realisierten stillen Reserven dar. Nach der Währungsreform waren die außerordentlichen Erträge zwar absolut höher aber von relativ wesentlich geringerer Bedeutung als in den Vorkriegsjahren.

Zusammenfassend wird man feststellen können, daß die Schiffsbanken über das durch Gesetz und Vorsicht gebotene Maß hinaus nur in beschränktem Umfang stille Reserven gebildet haben. Eine bewußte Reservepolitik, wie sie von den Kreditbanken geübt wird, ist bei dieser Bankengruppe jedenfalls nicht erkennbar.

2. Die Entwicklung des passiven Kreditgeschäfts

So bedeutsam das Vorhandensein eines ausreichenden Eigenkapitals, offener und stiller Reserven für die ungestörte Entwicklung einer Bank ist, bildet doch das Fremdkapital das eigentliche Fundament ihrer Tätigkeit. Dieser Umstand rechtfertigt und fordert eine wesentlich breitere Anlage des folgenden Abschnitts als dies bei der Untersuchung der Eigenkapitalfinanzierung notwendig erschien. Dies um so mehr, als gerade die Probleme der Placierung von Schuldverschreibungen am freien Kapitalmarkt die Ausweitung des Kreditgeschäfts der Schiffspfandbriefbanken lange Zeit entscheidend gehemmt haben, während aus der Beschaffung der eigenen Mittel wegen der engen Verflechtung mit kapitalstarken Groß- und Regionalbanken keine sonderlichen Schwierigkeiten erwachsen sind. Die Gliederung des umfangreichen Stoffes ergibt sich dabei in sachlicher Beziehung aus der Fristigkeit der Finanzierungsmittel und innerhalb dieser Abschnitte durch die tiefen Zäsuren, welche die Neuordnung der Währungsverhältnisse in den Jahren 1923 und 1948 geschaffen hat.

a) Die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts

aa) Die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts in den Jahren 1918 bis 1923

Die Gründung der deutschen Schiffspfandbriefbanken erfolgte im Jahre 1918 in einer für ihre wirtschaftliche Entwicklung ungünstigen Zeit; denn die innerpolitischen Umwälzungen und die Ungewißheit über die Behandlung der deutschen Handelsflotte im Friedensvertrag gaben Veranlassung, im Aktivgeschäft Zurückhaltung zu üben. Soweit überhaupt Schiffskredite gewährt wurden, genügte zunächst das eingezahlte Grundkapital als Refinanzie-

rungsgrundlage. Erstmals im Jahre 1919 wurden dem deutschen Publikum Schiffspfandbriefe des Berliner und des Hamburger Instituts angeboten, die mit einer Nominalverzinsung von 4,5 Prozent und einer mittleren Laufzeit von 15 bis 20 Jahren ausgestattet waren. Im Vergleich mit den Anleihen der Bodenkreditinstitute, bei denen trotz des Fortschreitens der Inflation bis in das Jahr 1922 hinein 3,5- und 4prozentige Schuldverschreibungen marktbestimmend waren, lassen damit bereits die ersten Emissionen der deutschen Schiffspfandbriefbanken einige typische Besonderheiten - eine relativ hohe Verzinsung bei vergleichsweise kurzer Laufzeit - erkennen.

Obwohl mit dem Schiffspfandbrief ein in Deutschland bisher unbekannter Wertpapiertyp auf den Markt kam, fanden die ersten Serien glatten Absatz[1], so daß bereits gegen Ende des Jahres Neuemissionen vorbereitet werden konnten. Das günstige Absatzergebnis dürfte vor allem dem Emissionskredit der namhaften Gründerbanken[2] zuzuschreiben sein, die die Börseneinführung besorgt haben. Zum anderen mag auch die hohe Verzinsung der Papiere und das wegen der stagnierenden Bautätigkeit geringfügige Angebot an Grundstückspfandbriefen, das zusammen mit der seit dem Jahre 1917 erkennbaren Abneigung des Publikums gegenüber Anleihen des Reiches die anlagesuchenden Gelder auf andere Wertpapiertypen abdrängte, zum Erfolg dieser Emissionen beigetragen haben.[3]

Anfang 1920 hat auch die Deutsche Schiffskreditbank AG, Duisburg, mit der Ausgabe 4,5prozentiger Pfandbriefe begonnen, für die das Interesse nach anfangs günstiger Aufnahme in der zweiten Jahreshälfte nachließ. Trotz dieser auch bei den anderen Instituten feststellbaren rückläufigen Absatzergebnisse konnten bis 1920 insgesamt etwa 38 Millionen Mark Schiffspfandbriefe placiert werden. Um den Absatz zu beleben, hat das Duisburger Institut 1921 höher (mit 5 Prozent) verzinsliche Schuldverschreibungen emittiert, von denen 10 Mill. Mark von einem Bankenkonsorti-

---

1) Geschäftsbericht HAMBURG 1919
2) Vgl. oben S. 39
3) Bezüglich der Entwicklung des Kapitalmarktes in dieser Periode vgl. im einzelnen: R. STUCKEN: Deutsche Geld- und Kreditpolitik 1914 - 1953, 2.Aufl., Tübingen 1953, S. 21 ff; W.AULER: Das Pfandbriefgeschäft als Kapitalquelle der deutschen Hypothekenbanken, Berlin-Wien 1926, S. 34 ff; E. RESKI: Die Einwirkungen von Inflation und Währungsreform auf die Kreditgeschäfte der Hypothekenbanken, Diss. Frankfurt 1928, S. 12 ff

um übernommen und kleinere Beträge am Kapitalmarkt placiert wurden.[1] Die anderen Institute, deren Refinanzierungsbedarf offensichtlich nicht so dringlich war, haben weiter 4,5prozentige Emissionen angeboten, aber nur relativ geringe Beträge placieren können. Bis Ende 1922 konnte der Umlauf an Schiffspfandbriefen zwar nominell erheblich, auf 56 Mill.Mark, ausgeweitet werden, blieb aber gemessen an den "ins Riesenhafte"[2] wachsenden Schiffspreisen bedeutungslos.

Der Grund für die rückläufigen Absatzergebnisse ist in der katastrophalen Verschlechterung der Valutaverhältnisse zu suchen,[3] die eine Vermögensanlage in Sachwerten, Aktien und Devisen ratsam erscheinen ließ. Nachdem so der Markt für öffentliche Anleihen, Pfandbriefe und Industrieobligationen mehr und mehr zum Erliegen gekommen war, bildete sich vom Jahre 1922 an die besondere Form des "wertbeständigen" Kredits heraus, bei der sich die Höhe des geschuldeten Markbetrages nach der Höhe des Preises für bestimmte Devisen, Gold, Roggen, Kohle, Holz oder andere Güter bestimmen sollte.[4] Soweit in diesen Jahren überhaupt Markpfandbriefe erworben wurden, handelte es sich um spekulative Käufe, die in der Hoffnung getätigt wurden, daß vielleicht doch einmal eine Aufwertung kommen werde.[5] Als schließlich Schuldverschreibungen, die auf Mark lauteten, beim Publikum überhaupt nicht mehr unterzubringen waren, haben sich auch die Schiffsbanken bemüht, die Genehmigung für ein Darlehensgeschäft auf wertbeständiger Grundlage und die Ausgabe entsprechender Schuldverschreibungen zu erhalten.

Die Aufsichtsbehörden des Duisburger Instituts haben diesen Wünschen im Oktober 1923 entsprochen, so daß noch in diesem Jahr 5prozentige wertbeständige Schiffspfandbriefe im Gesamtbetrag von 327.000,- Goldmark ausgegeben werden konnten. Die anderen Banken, bei denen die Verhandlungen über die Genehmigung des "wertbeständigen" Kreditgeschäfts erst später abgeschlossen wer-

---

1) Geschäftsbericht DUISBURG 1921
2) Geschäftsbericht HAMBURG 1922
3) Geschäftsbericht HAMBURG 1922
4) Vgl. dazu im einzelnen: R.STUCKEN: Die wertbeständigen Anleihen in finanzwirtschaftlicher Betrachtung, in: Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 166, München und Leipzig 1924 und W. POSTEHER: Abstellung auf Sachwerte bei inländischen Schuldverschreibungen, Diss. Hamburg 1938
5) DANNENBAUM, a.a.O., S. 7/8

den konnten, haben wegen der alsbald eintretenden Verschlechterung der Emissionsbedingungen wertbeständige Schiffspfandbriefe vor der Neuordnung der Währungsverhältnisse nicht mehr begeben können.

bb) Die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts in den Jahren 1925 bis 1943

(1) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens

Nachdem durch die Stabilisierung der Mark die Inflation im Herbst 1923 ein Ende gefunden hatte, zeigte sich am deutschen Geld- und Kapitalmarkt eine ungewöhnliche Kreditknappheit, die den Zinssatz in die Höhe schnellen ließ. Am Geldmarkt wurde für wertbeständige Wechselkredite ein Diskontsatz von 10 % festgesetzt und wertbeständige Anleihen, die noch vor wenigen Monaten meist ohne Schwierigkeiten placiert werden konnten, waren kaum noch abzusetzen.[1] Die Kurse der fünfprozentigen Gold- und Sachwertanleihen gingen rapide zurück und erreichten Mitte 1924 mit 40 - 50 v.H. ihres "Nennwerts" einen Tiefstand, von dem sie sich in den folgenden Jahren nur langsam erholten.[2] Erst zu Beginn des Jahres 1925, als durch die Aufwertungsgesetzgebung[3] die Anlagebereitschaft der deutschen Käufer gestärkt und dank der Regelung der Reparationsverpflichtungen das Vertrauen der ausländischen Anleger in eine ruhige Weiterentwicklung Deutschlands wiedergekehrt war, war eine Belebung des Rentenmarktes zu verzeichnen.[4]

Obgleich in dieser Periode in beträchtlichem Umfang ausländisches Kapital nach Deutschland strömte und die Placierung von Anleihen an ausländischen Börsen ständig an Bedeutung gewann,[5]

---

1) Vgl. R. STUCKEN: Deutsche Geld- und Kreditpolitik, a.a.O., S. 56
2) Zahlenangaben bei POSTEHER, a.a.O., S. 81 f
3) Die Aufwertungsgesetzgebung ist durch die Dritte Steuernotverordnung vom 14.Februar 1924 (RGBl. I S. 74) vorbereitet und durch das Aufwertungsgesetz vom 16.Juli 1925 (RGBl.I S.117) endgültig geregelt worden.- Bezüglich Einzelfragen sei auf die Kommentare zur Aufwertungsgesetzgebung, insbesondere L. QUASSOWSKI: Gesetz über die Aufwertung von Hypotheken und anderen Ansprüchen, Mannheim/Berlin/Leipzig 1927,verwiesen.
4) R. STUCKEN: Deutsche Geld- und Kreditpolitik, a.a.O., S. 72 und RESKI, a.a.O., S. 94
5) Vgl. dazu F. GUTMANN: Auslandskredite und Auslandsverschuldung, Berlin 1930

verharrte der Kapitalzins lange auf einem hohen Niveau. Während nach der Stabilisierung zunächst 10prozentige Schuldverschreibungen die Regel waren, ging der Zinssatz in den folgenden Jahren nur allmählich zurück. Der Wiederaufbau des Passivgeschäfts der deutschen Schiffspfandbriefbanken bereitete unter diesen Voraussetzungen außerordentliche Schwierigkeiten, da die Placierung von wertbeständigen Schiffspfandbriefen zu den Bedingungen des Kapitalmarktes zu einer für die Schiffahrt untragbaren Zinsbelastung geführt hätte.[1] Zudem waren die deutschen Schiffspfandbriefbanken bei einer 10prozentigen Refinanzierung gegenüber ihren holländischen Konkurrenten, die in diesen Jahren 7prozentige Schiffshypotheken anbieten konnten[2], nicht wettbewerbsfähig. Nachdem das Jahr 1924 eine nachhaltige Senkung des Kapitalzinses nicht gezeitigt hatte, wurden deshalb von den Schiffsbanken im Laufe des folgenden Jahres Verhandlungen mit den Reichsbehörden über die Bereitstellung öffentlicher Mittel aufgenommen.

Die Verhandlungen wurden mehrfach unterbrochen und führten erst im November 1926 zu einem Vertrag, nach dem das Deutsche Reich den drei Schiffsbanken je 1 Mill. RM 2prozentige Gold-Schiffspfandbriefe abnehmen und die Banken einen gleich hohen Betrag 8prozentiger Schuldverschreibungen am freien Kapitalmarkt absetzen sollten.[3] Durch die Kompensation der Zinsbelastung konnten für die Schiffahrt tragbare Darlehensbedingungen ermöglicht werden. Die zunächst angesetzten Beträge wurden im Laufe des Jahres 1927 verdoppelt, so daß die drei Institute insgesamt Schiffspfandbriefe im Betrage von RM 12.000.000,- in Umlauf bringen konnten.

Der Absatz dieser Papiere wurde dadurch beeinträchtigt, daß der Schiffspfandbrief in Deutschland in der kurzen Zeit seines Bestehens noch nicht den erforderlichen Interessentenkreis hatte erwerben können.[4] Da ein Antrag auf weitere staatliche Unterstützung mit der Begründung abgelehnt wurde,daß die Reichskreditaktion dazu bestimmt gewesen sei, das Geschäft der

---

1) Geschäftsbericht DUISBURG 1925
2) TIEDJE, a.a.O., S. 22
3) Vgl. Geschäftsberichte DUISBURG 1926; BERLIN 1926 und HAMBURG 1926
4) Geschäftsbericht HAMBURG 1928

Schiffsbanken neu zu beleben und eine ständige Subventionierung nicht in der Absicht des Reiches gelegen habe[1], konnte der Pfandbriefumlauf in den folgenden Jahren nicht wesentlich über den in dem Vertrag mit dem Reich festgelegten Umfang ausgeweitet werden. Die Institute mußten sich daher im wesentlichen auf die Wiederausleihung der zurückfließenden Tilgungsraten beschränken. Lediglich durch die Bereitstellung von öffentlichen Mitteln im Rahmen der sogenannten Kleinschiffernothilfe, die über die Schiffspfandbriefbanken abgewickelt wurde, hat das Kreditgeschäft in den folgenden Jahren eine geringfügige Ausweitung erfahren.

Um dem Schiffspfandbrief einen breiteren Markt zu erschliessen, waren die Banken bemüht, die Ursachen des stagnierenden Pfandbriefabsatzes, soweit diese nicht in der Ungunst der Zeitverhältnisse lagen, durch eine Änderung der Rechtsgrundlagen des Schiffsbeleihungswesens zu beseitigen.[2] Nach dem der Reichsregierung von den interessierten Instituten vorgelegten Entwurf eines Schiffsbankgesetzes sollten die Schiffspfandbriefe den Pfandbriefen der Hypothekenbanken gleichgestellt und damit die Vorbedingung für die Erklärung der Lombardfähigkeit und Mündelsicherheit erfüllt werden. Durch das Gesetz über Schiffspfandbriefbanken vom 14. August 1933 ist eine der Voraussetzungen für die Ausweitung des Passivgeschäfts geschaffen worden. Der Antrag der Institute auf Erklärung der Lombardfähigkeit für ihre Schuldverschreibungen wurde von der Reichsbank unter Hinweis auf die inneren Mängel des Schiffspfandrechts, insbesondere den fehlenden öffentlichen Glauben des Schiffsregisters jedoch abgelehnt.[3] Die Zulassung der Schiffspfandbriefe zum Lombardverkehr ist erst erfolgt, nachdem die formalen Mängel der Schiffshypothek durch das Gesetz über Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken vom 15. November 1940 beseitigt worden waren. In Zusammenhang mit dieser Neuordnung des Schiffsregisterwesens wurde durch eine Verordnung des Reichsjustizministers vom 18. März 1941[4] der Schiffspfandbrief für mündelsicher erklärt und durch einen Erlaß des Reichswirtschaftsministers vom 13. August 1941[5] den deutschen öffentlichen Sparkassen der An-

---

1) Vgl. TIEDJE, a.a.O., S. 37
2) Geschäftsbericht BERLIN 1929
3) TIEDJE, a.a.O., S. 54
4) RGBl. I S. 156
5) Vgl. Geschäftsbericht DUISBURG 1940

kauf dieser Schuldverschreibungen gestattet. Damit waren - mehr als zwanzig Jahre nach der Gründung deutscher Schiffspfandbriefbanken - alle r e c h t l i c h e n Voraussetzungen für den Absatz ihrer Pfandbriefe geschaffen.

Bis zum Inkrafttreten dieser Verordnungen blieben die drei Schiffskreditinstitute im wesentlichen auf die Refinanzierung aus öffentlichen Mitteln angewiesen. Der Absatz von Schiffspfandbriefen am freien Kapitalmarkt, der auch in den vorhergehenden Jahren nur zu bescheidenen Erfolgen geführt hatte, kam durch die von der Regierung Brüning im Dezember 1931 verordnete Zwangskonversion[1], die die seit dem Ausbruch der Weltwirtschaftskrise andauernde Deroute des Anleihemarktes[2] weiter verschärft hat, völlig zum Stillstand. Die Kurse der nunmehr 6prozentigen Schiffspfandbriefe gingen im Laufe des Jahres 1932 bis auf 57,5 v.H.[3] zurück. Zum Jahresende wurden diese Papiere zwar wieder mit 71,5 v.H. gehandelt, wiesen aber, verglichen mit dem durchschnittlichen Kursniveau der 6prozentigen Wertpapiere, das sich im Dezember 1932 auf 85,22 v.H.[4] stellte, nach wie vor ein beträchtliches Disagio auf. Dieser Kursabschlag dürfte zum Teil auf die überaus ungünstige konjunkturelle Lage der See- und Binnenschiffahrt zurückzuführen sein, die größere Verluste der Schiffsbanken möglich erscheinen ließ und das Publikum veranlaßte, die Schiffspfandbriefe um jeden Preis abzustoßen.

Um weiteren Kursverlusten zu begegnen, mußten die Banken größere Beträge ihrer eigenen Emissionen zur Kurspflege aufnehmen. Bis Ende 1935 haben das Duisburger und das Hamburger Institut eigene Schiffspfandbriefe im Nennwert von RM 312.000,-

---

1) Nach Kapitel III des Ersten Teils der Vierten Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zum Schutze des inneren Friedens vom 8. Dezember 1931 (RGBl. I S. 699) ist der Nominalzins der mit 8% und geringer verzinslichen Schuldverschreibungen auf 6% und bei höher verzinslichen Emissionen im Verhältnis acht zu sechs herabgesetzt worden

2) Bezüglich der Entwicklung des Wertpapiermarktes in diesen Jahren vgl. insbesondere: W. GIRNTH: Der deutsche Rentenmarkt 1923 - 1935, Berlin 1935 und R. STUCKEN: Deutsche Geld- und Kreditpolitik, a.a.O., S. 137 ff

3) Die Angaben beziehen sich auf die Emissionen des Berliner Instituts und sind entnommen: Der Rentenführer - Handbuch für festverzinsliche Wertpapiere - 1935/36

4) Zahlenangaben nach Wirtschaft und Statistik, Jahrg.1936, S. 75

bzw. RM 204.000,-, fast 15 v.H. ihrer am Kapitalmarkt placierten Schuldverschreibungen, übernehmen müssen. Die Berliner Bank wies an diesem Stichtag nur nominell RM 34.000,- eigene Schiffspfandbriefe aus, hat aber durch Rückgabe von übernommenen Stükken an den Treuhänder den Pfandbriefumlauf gegenüber 1931 um RM 781.000,-, d.h. um mehr als 30 v.H., einschränken müssen.

Vom Jahre 1933 an ließ sich eine leichte Steigerung der Nachfrage nach festverzinslichen Wertpapieren und in Zusammenhang damit eine allmähliche Verbesserung des Kursniveaus erkennen. Anfang 1935 war für den Durchschnitt der sechsprozentigen Papiere mit einem Kursstand von 96 v.H. ein Niveau erreicht, das eine Konversion in der "klassischen" Form nicht zugelassen hätte.[1] Dennoch entschloß sich die Reichsregierung mit dem Gesetz über die Durchführung einer Zinsermäßigung bei Kreditanstalten vom 14. Januar 1935[2], die mit 6 Prozent und höher verzinslichen Schuldverschreibungen von Kreditinstituten zur Konversion aufzurufen und mit Wirkung vom 1. April 1935 in solche 4,5-prozentiger Verzinsung umzuwandeln. Obwohl das Gesetz unverkennbare Züge einer Zwangskonversion trug, war den ergriffenen Maßnahmen ein voller Erfolg beschieden; denn die Kurse der herabkonvertierten Stücke haben sich annähernd auf der Höhe der vorher höher verzinslichen Papiere gehalten, so daß nunmehr auch Neuemissionen mit einer 4,5prozentigen Verzinsung ausgestattet werden konnten.[3]

Aus dieser Besserung des Emissionsklimas konnten auch die Schiffspfandbriefbanken Nutzen ziehen. Bis 1936 hatten sich die Kurse ihrer Schuldverschreibungen so weit erholt, daß die Banken die Neuplacierung der übernommenen Stücke betreiben und mit den Erlösen aus diesen Verkäufen die Kreditaktion des Reiches für die Modernisierung der deutschen Küsten- und Trampschiffahrt unterstützen konnten. Zur Finanzierung dieser Kreditaktion hatte das Reich 1934 im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms je 5 Mill. RM vierprozentige Schiffspfandbriefe des Duisburger und des Hamburger Instituts gezeichnet, deren Erlös mittleren und kleineren Reedereien für den Neubau von Seeschiffen zur Verfü-

---

1) R. STUCKEN: Deutsche Geld- und Kreditpolitik, a.a.O., S.139
2) RGBl. I S. 45
3) Vgl. R. STUCKEN: Deutsche Geld- und Kreditpolitik, a.a.O., S. 145

gung gestellt werden sollte.[1] Durch diese Refinanzierungszusage konnte das langfristige Fremdkapital der deutschen Schiffspfandbriefbanken, das sich seit 1930 von etwa 14,6 auf 13,2 Mill. RM vermindert hatte, nahezu verdoppelt werden.

Nachdem im Jahre 1937 die Reichskreditaktion für die Binnenschiffahrt, die 1926 den Neuaufbau des Schiffskreditgeschäfts ermöglicht hatte, ausgelaufen war, wurde der Vertrag auf weitere zehn Jahre verlängert und vereinbart, die 2prozentigen Stükke im Rahmen der planmäßigen Tilgung in 4,5prozentige Schiffspfandbriefe umzutauschen.[2] Im gleichen Jahr haben die drei Banken die Genehmigung zur Emission von je 3 Mill. RM 4,5prozentiger Schuldverschreibungen erhalten, die entsprechend den Refinanzierungserfordernissen des Aktivgeschäfts und der Aufnahmefähigkeit des Wertpapiermarktes abgesetzt wurden.

Seit dem Ausbruch des Krieges, als der wegen der strengen Rationierung zunehmende "Geldüberhang" auf Sparkonten und am Wertpapiermarkt Anlage suchte, überschritten die Kurse der 4,5prozentigen Schiffspfandbriefe, die in den vorhergehenden Jahren zwischen 98 und 99 v.H. geschwankt hatten, den Paristand, so daß diese Emissionen ab 1942 zur Konversion aufgerufen und in 4prozentige Stücke umgetauscht werden konnten. Ab 1942 wurden auch in größerem Umfang Neuemissionen durchgeführt, deren Erlöse zur Rückzahlung der im Reichsbesitz befindlichen Pfandbriefserien verwendet wurden. Mit der Ablösung dieser 2-, 4- und 4,5prozentigen Pfandbriefserien haben die Schiffsbanken im Interesse der Popularisierung des Schiffspfandtriefs bewußt Opfer auf sich genommen.[3]

Im übrigen konnten die Banken die äußerst lebhafte Nachfrage nach Schiffspfandbriefen wegen der kriegsbedingten Beschränkung der privaten Schiffbautätigkeit, die der Ausweitung des Aktivgeschäfts Grenzen setzte, nur zu einem geringen Teil befriedigen. Die günstige Gelegenheit, den Schiffspfandbrief in breiteren Kreisen des Publikums bekannt zu machen, mußte deshalb im wesentlichen ungenutzt bleiben. Insgesamt konnte der

---

1) Vgl. Geschäftsberichte DUISBURG und HAMBURG 1934
2) Vgl. Geschäftsberichte BERLIN und HAMBURG 1937
3) Vgl. Geschäftsbericht DUISBURG 1942, wo darauf hingewiesen wird, daß bei der Ablösung dieser Serien eine "gewisse Erhöhung" der Passivzinsen eingetreten sei, "die sich später im Erträgnis auswirken könnte."

Umlauf an Schiffspfandbriefen, der in den letzten Vorkriegsjahren etwa 24 Mill. RM betragen hatte, bis Ende 1943 auf nur 36,7 Millionen RM ausgeweitet werden.

Die ungedeckte Nachfrage nach Schuldverschreibungen privater Emittenten hat sich anderseits in günstigen Emissionsbedingungen ausgewirkt. Ohne die Verkaufsfähigkeit zu beeinträchtigen, konnten auch 4prozentige Schiffspfandbriefe schließlich über pari ausgegeben und mit für diesen Wertpapiertyp ungewöhnlich langen Laufzeiten ausgestattet werden.

(2) Die Entwicklung der Struktur des langfristigen Passivgeschäfts

In den vorangegangenen Ausführungen über Probleme und Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts ist aufgezeigt worden, wie sich in der kurzen Zeitspanne von 1925 bis 1943 die Bedingungen des passiven Kreditgeschäfts der deutschen Schiffspfandbriefbanken grundlegend gewandelt haben. Während anfangs 8prozentige Gold-Schiffspfandbriefe nur mit erheblichen Schwierigkeiten und großem Disagio am freien Kapitalmarkt abgesetzt werden konnten, wurden den Banken kaum 15 Jahre später 4prozentige RM-Emissionen mit erheblichem Aufgeld gleichsam aus den Händen gerissen. Diese Entwicklung hat die Struktur des langfristigen Passivgeschäfts, die vor allem in der Aufgliederung der fremden Gelder nach ihren Quellen und ihrer zinsmäßigen Zusammensetzung Ausdruck findet, wesentlich beeinflußt.

Wegen des hohen, für die kapitalintensiven Schiffahrtsbetriebe kaum tragbaren Kapitalmarktzinses und wegen der Schwierigkeiten, die sich beim Absatz von Schiffspfandbriefen an das Publikum ergaben, waren die Banken in den ersten Jahren nach der Währungsstabilisierung zunächst in starkem Maße auf die Bereitstellung gering verzinslicher öffentlicher Gelder angewiesen, um durch die Kompensation der Zinsaufwendungen die Belastung ihrer Kreditnehmer mindern zu können. Bis zum Jahre 1937 ist der Anteil der vom Reich übernommenen Pfandbriefe stetig gestiegen.[1] Diese Entwicklung wurde durch die Deroute des Anleihemarktes zu Beginn der dreißiger Jahre verstärkt, die die Emissionshäuser veranlaßte, zur Kurspflege eigene Schuldverschreibungen an der Börse aufzunehmen und durch Rückgabe an den Treuhänder den Um-

---

1) Vgl. Tabelle VIII im Anhang

lauf zu vermindern. Dadurch ist der Anteil der bei privaten Käufern placierten Schiffspfandbriefe bis 1937 auf wenig mehr als ein Viertel der langfristigen Gelder zurückgegangen. Erst in den folgenden Jahren, als dem leicht rückläufigen Betrag der öffentlichen Mittel ein sich belebendes Pfandbriefgeschäft gegenüberstand, zeigte sich ein gegenläufiger Trend, der sich im Verlauf des Krieges auf Grund der zunehmenden Nachfrage nach Schuldverschreibungen privater Emittenten verstärkt fortsetzen konnte und den Banken schließlich die Möglichkeit gab, die im Besitz des Reiches befindlichen Serien zu kündigen und durch Neuemissionen abzulösen.

Eine exakte Aufgliederung der am Kapitalmarkt placierten Schiffspfandbriefe nach Käufergruppen ist nicht möglich. Sie kann lediglich aus gelegentlichen Hinweisen in den Geschäftsberichten, Pressenotizen und anderen Quellen in großen Zügen abgeleitet werden. Folgt man solchen Hinweisen, so scheint der Umfang der an Pfandbriefsparer abgesetzten Stücke - jedenfalls bis in die dreißiger Jahre hinein - nicht sehr bedeutend gewesen zu sein.[1] Denn obwohl das Berliner Institut noch in seinem Geschäftsbericht 1928 die "erfreuliche Feststellung" treffen konnte, "daß sich der Goldschiffspfandbrief als guter Anlagewert wachsender Beliebtheit erfreut", standen seine Emissionen bereits im Herbst 1929 unter einem erheblichen Kursdruck, der sich so zuspitzt, daß die Notierung schließlich mangels Nachfrage gestrichen werden mußte.[2] In diesem Zusammenhang wurde bekannt, daß die Frankfurter Allgemeine Versicherungs-AG., die Hauptgesellschafterin der Bank, in großem Maßstab Schiffspfandbriefe übernommen und lombardiert hatte und nach dem Zusammenbruch der Versicherungsgesellschaft aus diesen Lombards Verkäufe erfolgten, die an der Börse nicht aufgenommen wurden. Ob auch die anderen Institute zunächst größere Posten ihrer Schuldverschreibungen bei befreundeten Banken und Versicherungsgesellschaften untergebracht haben, läßt sich nicht mit Bestimmtheit feststellen.

Anfang 1936 sollen nach Angaben der Schiffsbanken die am Kapitalmarkt placierten Schuldverschreibungen in Sparerkreisen untergebracht gewesen sein.[3] Diese Tatsache kann insofern nicht überraschen, als Sparkassen, öffentlich-rechtliche Ver-

---

1) Vgl. auch Geschäftsberichte HAMBURG 1928, DUISBURG 1930
2) Vgl. dazu Frankfurter Zeitung Nr. 736 vom 3.10.1929
3) TIEDJE, a.a.O., S. 81

sicherungsträger und andere Kapitalsammelstellen solange als Käufer ausfielen, wie die Schiffspfandbriefe nicht als lombardfähig und mündelsicher gelten konnten. Ob und inwieweit nach 1941, nachdem diese Voraussetzungen geschaffen worden waren, neue Käufergruppen angesprochen werden konnten, ist nicht zu ermitteln. Es steht jedoch zu vermuten, daß die Banken bemüht waren, die angebotenen Schuldverschreibungen möglichst weit zu streuen, um das angestrebte Ziel, den Schiffspfandbrief in breiteren Käuferkreisen bekannt zu machen, zu erreichen.

Die Aufteilung des langfristigen Fremdkapitals nach Zinssätzen deckt sich weitgehend, aber nicht völlig, mit der nach den Quellen dieser Mittel. Die Abweichungen ergeben sich daraus,daß von den öffentlichen Stellen einerseits Schiffspfandbriefe zu marktgerechten Bedingungen übernommen wurden und anderseits der Kapitalmarktzins sich später den mit den Reichsbehörden vereinbarten Konditionen angeglichen hat. Die in Tabelle IX im Anhang ausgewiesene Zusammenstellung zeigt, daß die durchschnittliche Zinsbelastung der Schiffsbanken in den Jahren 1925 bis 1943 eine zunächst sinkende und später wieder steigende Tendenz aufweist.

cc) Die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts in den Jahren nach der Währungsreform

(1) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens

Als im Jahre 1949 der Seeschiffbau in Deutschland wieder erlaubt und 1951 von allen noch bestehenden Beschränkungen befreit wurde, ergab sich die Frage, ob und inwieweit die Schiffspfandbriefbanken zur Finanzierung des Wiederaufbaus der fast völlig vernichteten deutschen Handelsflotte beitragen konnten. Die Voraussetzungen für die Bereitstellung langfristiger Finanzierungsmittel waren keineswegs günstig, da nach 1948 zur Beseitigung der Kriegsverluste in allen Wirtschaftsbereichen ein so erheblicher Kapitalbedarf entstanden war, daß auch ein funktionsfähiger Wertpapiermarkt die erforderlichen Beträge nicht ohne Schwierigkeit hätte bereitstellen können. Ein solcher Markt hat in der Bundesrepublik in den ersten Jahren nach der Währungsreform jedoch nicht bestanden. Um eine Übersteigerung des Wettbewerbs auszuschließen, bestand Veranlassung, durch marktordnende Eingriffe eine Lenkung des Kapitalangebots durchzusetzen. Die aus diesem

Umstand resultierenden Probleme haben die Entwicklung des langfristigen Passivgeschäfts der Schiffskreditinstitute entscheidend beeinflußt. Wegen der Abhängigkeit ihres Pfandbriefgeschäfts von der Kapitalmarktpolitik der Bundesregierung ist die folgende Untersuchung deshalb in drei Abschnitte gegliedert, deren Grenzen durch bedeutsame Eingriffe in den Kapitalmarkt gekennzeichnet sind.

(a) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens bis zum Inkrafttreten des Kapitalmarktförderungsgesetzes

Die fast unbegrenzte Aufnahmefähigkeit, die den Kapitalmarkt in den Kriegsjahren gekennzeichnet hatte, fand mit der Währungsreform, die den Geldüberhang abgeschöpft hatte, ein Ende. Neuemissionen waren in den ersten Jahren nach der Neuordnung der Währungsverhältnisse so gut wie unmöglich. Als Gründe für das Versagen des Kapitalmarktes sind vor allem die Enttäuschung des Publikums über die Behandlung der Altspareransprüche in der Währungsreform, die Unsicherheit der politischen Lage, die verminderte Sparfähigkeit und der Nachholbedarf angeführt worden.[1] Daneben haben viele Autoren die dirigistische Zinspolitik der Bundesregierung, durch die der Zinssatz auf höchstens 5 Prozent bei Schuldverschreibungen der Realkreditinstitute und 6,5 Prozent bei Industrieobligationen festgehalten wurde[2], als ein großes Hemmnis für die Gesundung des Kapitalmarktes angesehen.[3]

---

1) Vgl. dazu im einzelnen H. STRATHUS: Der Kapitalmarkt in Westdeutschland und die Probleme seines Wiederaufbaus, Heft 16 der Schriftenreihe des Instituts "Finanzen und Steuern", Hamburg o.J., S. 39 ff; G. ADOLPHS: Die Gewinnlage der Hypothekenbanken seit der Währungsreform, Köln o.J., S. 25 ff und die in diesen Schriften angegebene Literatur

2) Die Einhaltung dieses Zinsniveaus wurde dadurch erzwungen, daß die nach dem Gesetz über den Kapitalverkehr vom 2.September 1949 (WiGBl. S. 305) erforderliche Emissionsgenehmigung für höher verzinsliche Emissionen nicht erteilt wurde

3) Zu der "Zinsdiskussion" dieser Jahre vgl. u.a.: W. BIBER: Notwendige Maßnahmen zur Kapitalbildung, in: Der Volkswirt, Jahrg. 1949, Nr. 34, S. 8; H. RICHARDI: Der marktgerechte Kapitalzins, in DIK, Jahrg. 1950, 2. Folge, S. 1; W. RÖPKE: Die Versteinerung des Zinses, in: ZfK, Jahrg. 1950, S. 437; W. BIBER: Zinserhöhung - ein Irrweg, in: ZfK, Jahrg. 1951, S. 96; H. ILAU: Zinsstop - eine Sackgasse, ebenda S. 118; E. ACHTERBERG: Nur keine Zinserhöhung, ebenda S. 140

Um unter diesen Umständen den Sparwillen zu fördern, sind bereits durch das Einkommensteuergesetz vom 22.Juni 1948[1] weitgehende Steuervergünstigungen für sogenannte Kapitalansammlungsverträge eingeführt worden. Die Steuervergünstigung bestand darin, daß der Steuerpflichtige sein Einkommen im Rahmen bestimmter Höchstsätze um den Betrag der angesammelten Kapitalbeträge kürzen durfte, sofern diese Kapitalbeträge drei Jahre auf Sparkonten festgelegt oder zum Ersterwerb bestimmter Schuldverschreibungen, die drei Jahre gesperrt blieben, verwendet wurden. Auf diesem Wege konnten vor allem die Bezieher hoher Einkommen eine bedeutende Steuerersparnis erzielen. Die in diese Vorschriften gesetzten Erwartungen haben sich hinsichtlich der Förderung des Wertpapiermarktes nicht erfüllt. Soweit nach der Währungsreform überhaupt festverzinsliche Wertpapiere placiert werden konnten, sind sie überwiegend von Trägern der Sozialversicherung und sonstigen öffentlichen Kapitalsammelstellen übernommen worden;der Absatz an private Käufer - Versicherungsgesellschaften, Banken und Einzelsparer - erreichte nur einen Bruchteil des früheren Umfangs.[2]

Trotz der Unergiebigkeit des Kapitalmarktes konnten die deutschen Schiffspfandbriefbanken nach 1948 eine steile Aufwärtsentwicklung verzeichnen. Das Ausmaß dieses Aufstiegs wird aus den Veränderungen des langfristigen Fremdkapitals erkennbar, das sich bis zum Inkrafttreten des Kapitalmarktförderungsgesetzes wie folgt entwickelt hat:

DMEB	3.118	TDM
1949	19.073	"
1950	75.510	"
1951	113.570	"
1952	162.933	"

Obwohl die fremden Mittel in der DM-Eröffnungsbilanz auf ein Zehntel[3] des Reichsmarkbetrages zusammengestrichen worden waren, war das langfristige Fremdkapital 1950 bereits doppelt und 1952 mehr als viermal so groß wie der entsprechende Höchstbe-

---

1) Amtsblatt der Militärregierung Deutschland (Britisches Kontrollgebiet), No. 25, S. 889
2) W. BIBER: Marktfähige Wertpapiere, in: Aufsätze und Vorträge zum Wiederaufbau des Realkredits, a.a.O., S. 267
3) Die Abweichung des Umstellungsbetrages der Pfandbriefe erklärt sich daraus, daß das Berliner Institut seine DMEB erst auf den 31. Dezember 1953 aufstellen konnte und zwischenzeitlich Schiffspfandbriefe eingelöst hat

trag der RM-Bilanzen. Diese Entwicklung darf aber nicht darüber hinwegtauschen, daß der private Kapitalmarkt nur einen geringen Teil dieses Kapitals bereitgestellt hat.

Da der Absatz 5prozentiger Schiffspfandbriefe, deren Emission nach den bestehenden Vereinbarungen und Vorschriften möglich war, trotz ihrer Mündelsicherheit und Lombardfähigkeit sowie der steuerlichen Vergünstigung ihres Erwerbes in Konkurrenz mit erheblich höher verzinslichen Industrieobligationen und Wandelschuldverschreibungen so gut wie unmöglich erschien[1], waren die Schiffsbanken bemüht, durch eine bessere Zinsausstattung günstigere Absatzmöglichkeiten für ihre Emissionen zu schaffen. Noch im Jahre 1949 erhielten das Bremer und das Lübecker Institut eine Ausnahmegenehmigung für die Ausgabe 6prozentiger Schiffspfandbriefe. Der Übergang zu einer 6prozentigen Verzinsung beruhte auf der Überlegung, daß die Schiffahrt auf längere Sicht nicht ausschließlich aus öffentlichen Mitteln finanziert werden konnte und somit die Notwendigkeit bestand, den Kapitalmarkt wieder für den Schiffspfandbrief zu interessieren.[2]

Obwohl diese Papiere seinerzeit die höchstverzinslichen von Realkreditinstituten emittierten Schuldverschreibungen waren, haben sie nur zögernd Aufnahme gefunden. Bis Ende 1951 war kaum die Hälfte des Emissionsbetrages von insgesamt 26,5 Mill. DM placiert. Wenn der Absatz dieser Schiffspfandbriefe an private Käufer "trotz aller Anstrengungen ungenügend geblieben" ist, so erklärt sich das nach Auffassung der Emittenten "aus der unzureichenden steuerlichen Vergünstigung ihres Erwerbes und Ertrages, sowie aus der fehlenden Möglichkeit, einen marktgerechten Zins zu bieten."[3] Überdies war die geringe Bereitschaft des deutschen Sparers zur Anlage seines Kapitals in Schiffahrtswerten durch den abermaligen Verlust der Handelsflotte weiter vermindert worden, weil er erkennen mußte, wie der für den Schiffskredit besonders bedeutsame Versicherungsschutz gegenüber den Kriegs- und Nachkriegsschäden versagt hatte.[4]

Ende 1952 können neben den umgestellten RM-Pfandbriefen und geringen Beträgen 5,5prozentiger Emissionen, die entsprechend den Bestimmungen des Kapitalmarktförderungsgesetzes ausgegeben

---

1) Geschäftsbericht HAMBURG 1948 - 1951, S. 6
2) Geschäftsbericht BREMEN 1948 - 1949
3) Geschäftsbericht BREMEN 1951
4) DEUBERT, a.a.O., S. 105

wurden, nur etwa 21,6 Mill. DM 6prozentige Schiffspfandbriefe - insgesamt etwa 15 v.H. des langfristigen Fremdkapitals - als am Kapitalmarkt placiert gelten. Die darüber hinaus begebenen 10,9 Mill. DM Inhaberschiffspfandbriefe, meist 5prozentige Papiere, sind bei öffentlichen Stellen fest placiert und nicht an den Börsen eingeführt worden. Die Sicherung durch Inhaberpapiere ist vermutlich deshalb gewählt worden, weil die Käufer Wert darauf legten, bei einer Besserung der Kapitalmarktlage diese Papiere gegebenenfalls börsenmäßig verwerten zu können.

Wegen des Versagens des Kapitalmarktes mußte sich das Passivgeschäft der Schiffsbanken in den ersten Jahren nach der Währungsreform im wesentlichen auf die Beschaffung langfristigen Kapitals durch Aufnahme von Darlehen bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau und anderen Kapitalsammelstellen beschränken. Die aufgenommenen Darlehen[1], die vor der Währungsreform nur einen geringen Bruchteil des langfristigen Fremdkapitals ausmachten, haben sich in den DM-Bilanzen rasch zu einer der bedeutendsten Passivpositionen entwickelt. Ende 1952 werden die Darlehensverpflichtungen, die Jahr für Jahr in großen Sprüngen zugenommen hatten, mit etwa 128 Mill. DM ausgewiesen.

Die schnelle Ausweitung des Darlehensgeschäfts ist insbesondere der Bereitstellung von ERP-Gegenwertmitteln durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau zuzuschreiben.[2] Daneben kamen als Darlehensgeber vor allem öffentliche Haushalte, die Bundespost, die Girozentralen, die Lebens- und Sozialversicherungen in Betracht.[3] Die Kreditanstalt für Wiederaufbau hat bis Ende 1952 für den Wiederaufbau und die Modernisierung der Seeschiffs-, Binnenschiffs- und Fischereiflotte 215,2 Mill. DM[4] bereitgestellt. Diese Kredite wurden jedoch nicht ausschließlich von den Schiffspfandbriefbanken, sondern zu einem beträchtlichen Teil von den Landesbanken der Küstenländer weitergeleitet, weil die Schiffsbanken -

---

1) Bezüglich Einzelheiten der rechtlichen Grundlagen dieser Form der Refinanzierung vgl. S.13 dieser Arbeit

2) Genaue zahlenmäßige Angaben über den Anteil der verschiedenen Darlehensgeber können nicht gegeben werden, da nicht alle Banken die aufgenommenen Darlehen nach Gläubigergruppen aufgliedern. Der hohe Anteil der ERP-Mittel kann aber daraus erschlossen werden, daß auch die Institute, bei denen Zahlenangaben nicht vorliegen, regelmäßig in ihren Geschäftsberichten die Bedeutung dieser Refinanzierungsmöglichkeit unterstreichen

3) PRAUSE, a.a.O., S. 316

4) Geschäftsbericht der KfW 1953, S. 65

vor allem bis 1950 - wegen ihrer beschränkten Eigenkapitalbasis und der daraus resultierenden Begrenzung des Pfandbriefumlaufs nicht in der Lage waren, den vollen Betrag zu übernehmen.[1)]

Die Sicherung der Globaldarlehen erfolgte in der Regel durch Hingabe von Namensschiffspfandbriefen. Um die Verwertbarkeit dieser Schuldtitel zu vergrößern, wurde mit einzelnen Kreditgebern vereinbart, daß nach Ablauf einer mehrjährigen Sperrfrist ein Umtausch in Inhaberpapiere erfolgen sollte, sofern sich bis dahin ein Kapitalmarkt gebildet hätte.[2)] Die Zins- und Tilgungsbedingungen wurden, dem Verwendungszweck der Gelder angepaßt, für jede Kreditaktion unterschiedlich geregelt. Beispielsweise waren Ende 1952 Namensschiffspfandbriefe ausgestellt, deren Verzinsung zwischen 0,5 und 6% lag und für deren Rückzahlung jeweils besondere Tilgungspläne vereinbart waren.[3)]

So positiv die Ausweitung der Refinanzierungsmöglichkeiten für die Ausdehnung des Kreditgeschäfts gewesen ist, hat sie anderseits die Entscheidungsfreiheit der Schiffsbanken eingeengt, da die Verwendung der bereitgestellten Mittel im allgemeinen einer festen Zweckbindung unterlag und die Konditionen der Ausleihungen im Aktivgeschäft von den kreditgewährenden Körperschaften maßgeblich beeinflußt wurden.[4)] Diese Auflagen haben Zinsspanne und Provisionserträge bis an die Grenze des wirtschaftlich Tragbaren eingeengt und den Banken wenig Spielraum in der Auswahl ihrer Kreditnehmer gelassen. Zudem wurde eine unerwünschte regionale Begrenzung des Aktivgeschäfts gefördert, der die Schiffsbanken mit Rücksicht auf den Wert und das Ansehen ihrer Pfandbriefe entgegentreten mußten.[5)] Auch im Passivgeschäft war den Banken die Initiative weitgehend entzogen, weil sie die Planung der Kreditaktionen kaum beeinflussen konnten. Um diesen Beschränkungen der Geschäftspolitik begegnen und außerhalb der staatlichen Schiffbauprogramme Kapital für den Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte bereitstellen zu können, kam in diesen Jahren die Diskussion über Maßnahmen zur Belebung des Pfandbriefgeschäfts nicht zur Ruhe.

---

1) Geschäftsbericht der KfW 1950, S. 54
2) Geschäftsbericht DUISBURG 1948 - 1950, S. 32
3) Vgl. Geschäftsbericht BREMEN 1952
4) Vgl. Geschäftsbericht BREMEN 1948 - 1949
5) Vgl. Geschäftsbericht BREMEN 1948 - 1949 und HAMBURG 1948 - 1951, S. 30

Unter anderem ist angeregt worden, die unberechtigte Voreingenommenheit, die dem Schiffspfandbrief in Deutschland entgegengebracht wird, durch eine streng sachliche, aber zugleich psychologisch wirksame Werbung zu beseitigen.[1] Nach anderen Plänen sollte ein Investmentinstitut für die Schiffahrt geschaffen werden, das Anteile an großen und kleinen Reedereien, an Unternehmen der Linien- und Trampschiffahrt, sowie Schiffspfandbriefe, -hypotheken und Partenbriefe mischen sollte.[2] Auf diesem Wege glaubte man Kapitalgeber gewinnen zu können, die bisher der Schiffahrt fremd gegenüberstanden.

Aus der Sorge, daß die Kapitalbeschaffung für den weiteren Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach Auslaufen der Finanzierungsmöglichkeiten mit unverzinslichen Darlehen gemäß § 7d Abs. 2 EStG[3] nicht mehr sichergestellt werden könnte, ist der Vorschlag[4] erwachsen, Investitionen in der Schiffahrt ganz allgemein steuerlich zu begünstigen. Die Begünstigung sollte in der Weise erfolgen, daß die bereitgestellten Beträge zu einem Sondertarif versteuert wurden und spätere Rückflüsse - im Gegensatz zu der bisherigen Regelung des § 7d EStG - das zukünftige Einkommen nicht berühren. Der Geldgeber, der bei dieser Form der Begünstigung über ein versteuertes Vermögen verfügt, sollte die Anlageform frei wählen und beispielsweise Schiffspfandbriefe kaufen, Schiffahrtsaktien oder sonstige Gesellschaftsanteile an Reedereien erwerben können. Ebenso wie der andere Diskussionsbeitrag, nach dem für Sperrmarkbeträge, die über eine Anlage in Schiffahrtsanleihen zu einer Verbesserung der deutschen Devisenbilanz beitragen, in beschränktem Umfang ein Transfer zugelassen werden sollte, kranken diese Pläne daran, daß ihre Verfasser die gesamtwirtschaftliche Notwendigkeit des weiteren Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte, die allein solche Ausnahmeregelungen rechtfertigen würde, überschätzt haben.

Um die Hemmnisse zu beseitigen, die dem Absatz von Rentenwerten aus den Befürchtungen des Publikums erwachsen waren, daß

---

1) W. HOFFMANN: Aktivierung der Schiffahrtfinanzierung, a.a.O., S. 961
2) Vgl. dazu: Ein Investmentinstitut für die Schiffahrt, in: Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung, 6.Jahrg.(1951), Nr. 82, S. 11
3) Bezüglich Einzelfragen der 7d-Finanzierung vgl.ROGOWSKY, a.a.O., S. 62 ff
4) W. HOFFMANN: Ein Lösungsvorschlag für die Schiffsfinanzierung, in: Die Zeit, 8.Jahrg.(1953,) Nr. 33, S. 9

sich der Geldwert angesichts der weltpolitischen Spannungen des Koreakrieges nicht würde halten lassen[1], ist schließlich vorgeschlagen worden, einen Pfandbrieftyp zu schaffen, der dem Sachwertdenken der Zeit Rechnung trug.[2] Die Diskussion um diesen Pfandbrieftyp wurde durch die ungewöhnlichen Absatzerfolge von Wandelschuldverschreibungen angeregt, die bewiesen, daß für sachwertgebundene Papiere ein aufnahmebereiter Markt bestand. Wegen der mit einem solchen Wertpapier verbundenen schwierigen rechtlichen und währungspolitischen Probleme ist dieser Vorschlag über das Stadium der Diskussion nicht hinausgelangt. Er konnte letztlich auch nicht darüber hinwegtäuschen, daß eine attraktive Zinsausstattung das wirksamste Mittel zur Belebung des Rentenmarktes darstellt.

(b) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens unter dem Einfluß des Kapitalmarktförderungsgesetzes

Nachdem sich bei den zuständigen Regierungsstellen die Auffassung durchgesetzt hatte, daß die Unergiebigkeit des Wertpapiermarktes nicht zuletzt der verfehlten Zinspolitik zuzuschreiben war, wurde mit dem Ersten Gesetz zur Förderung des Kapitalmarktes vom 15.Dezember 1952[3] der Versuch unternommen, den Rentenmarkt aus seiner Erstarrung zu lösen, indem die Zinsausstattung der Wertpapiere weitgehend freigegeben wurde. Da aus sozialpolitischen Gründen eine Erhöhung der Mieten untragbar erschien und zudem die bisherigen Erwerber niedrig verzinslicher Wertpapiere geschützt werden sollten, mußte anderseits eine Erhöhung des Nominalzinses vermieden werden. Nach der Regelung des Kapitalmarktförderungsgesetzes wurden diese widerstrebenden Zielsetzungen durch differenzierte Steuervergünstigungen zum Ausgleich gebracht: Zinsen von Schuldverschreibungen des Bundes und der Länder sowie von Pfandbriefen und verwandten Schuldverschreibungen, deren Erlöse mindestens zu 90 v.H. der Finanzierung des

---

1) STRATHUS, a.a.O., S. 19
2) W. HOFFMANN: Aktivierung der Schiffahrtsfinanzierung, a.a.O., S. 962.- Vgl. dazu auch: Wertsicherung für Schiffspfandbriefe, in: Deutsche Zeitung und Wirtschaftzeitung, Nr.14, vom 16. Februar 1952 sowie die bei STRATHUS (a.a.O., S. 82 ff) dargestellten Vorschläge der Bodenkreditinstitute
3) BGBl. I S. 793

sozialen Wohnungsbaus oder anderen durch Rechtsverordnung als besonders förderungswürdig anerkannten Zwecken dienten, sowie der größte Teil der bisherigen Emissionen wurden von jeder Steuer befreit, die Erträge anderer festverzinslicher Wertpapiere mit einer Kapitalertragsteuer (Kouponsteuer) von 30 v.H. belastet, mit der die Ertragsteuern abgegolten waren. Die steuerliche Begünstigung des Ersterwerbs bestimmter Schuldverschreibungen wurde beibehalten.

Die durch das Gesetz geschaffenen Förderungsmaßnahmen haben den Absatz von festverzinslichen Wertpapieren in einem die Ertungen übertreffenden Umfang gesteigert[1] und auch das langfristige Passivgeschäft der deutschen Schiffspfandbriefbanken begünstigt, das in diesen Jahren erheblich ausgebaut werden konnte. Von Ende 1952 bis Ende 1954 stieg das langfristige Fremdkapital um mehr als 140 Mill. DM auf annähernd 307 Mill. DM, hat sich in dieser kurzen Zeitspanne mithin beinahe verdoppelt. Dieser Zuwachs verteilt sich fast gleichmäßig mit etwa 70 Mill. DM auf Inhaber- und Namensschuldverschreibungen. Der Umlauf an Inhaberschiffspfandbriefen konnte damit gegenüber 1952 nahezu verdreifacht werden.

Da nach den Bestimmungen des Kapitalmarktförderungsgesetzes nur die Erträge niedrig verzinslicher Wertpapiere steuerfrei waren und die Banken mit Rücksicht auf die Kreditkosten des Gegengeschäfts 7- bis 8prozentige kouponsteuerpflichtige Schiffspfandbriefe nicht emittieren konnten, blieben sie auf den Verkauf eines 5,5prozentigen ertragsteuerfreien Typs beschränkt, "ohne hierbei gleich günstige Voraussetzungen wie andere Emittenten ertragsteuerfreier Papiere zu finden."[2] Diese Entwicklung wurde vor allem mit der allzu attraktiven Ausstattung verschiedener öffentlicher Anleihen und der Verpflichtung der Kapitalsammelstellen zum Einsatz ihrer Mittel für den sozialen Wohnungsbau erklärt, die den "Sozialpfandbriefen" einen uner-

---

1) Allein in den ersten vier Monaten seit Erlaß des Gesetzes konnten mit 1,1 Mrd. DM mehr Schuldverschreibungen als in den vorangegangenen zwölf Monaten placiert werden; 1954 erreichte der Absatz von Wertpapieren (ohne Aushändigung von Investitionshilfepapieren) fast 4,8 Mrd. DM gegen knapp 3 Mrd.DM im Vorjahr und etwa 1,8 Mrd. DM im Jahre 1952. (Zu den Zahlenangaben vgl.: Geschäftsberichte der BdL 1952, S. 48 und 1954, S. 24).

2) Geschäftsbericht BREMEN 1953

reichbaren Vorsprung gab.[1] Zudem blieb der Markt für Schiffspfandbriefe auch in diesen Jahren auf die Küstenländer beschränkt, wo mit anderen steuerbegünstigten Kapitalanlageformen, insbesondere den Schiffbaudarlehen gemäß § 7d Abs. 2 EStG, ein besonders heftiger Wettbewerb bestand.[2]

Um neben dem Zinsgefälle von 0,5 Prozent gegenüber den Schuldverschreibungen der Bodenkreditinstitute einen zusätzlichen Anreiz zu schaffen, wurden die steuerfreien Emissionen der Schiffspfandbriefbanken mit einer durchschnittlichen Laufzeit von nur 15 Jahren (gegen 30 bis 50 Jahren bei den gleichzeitig emittierten Hypothekenpfandbriefen) ausgestattet. Obwohl die Ausgabekurse dieser Papiere im Laufe des Jahres 1953 in Anpassung an die Marktlage von 98 auf 95 v.H. zurückgenommen werden mußten und diese Emissionen damit unter Berücksichtigung der Laufzeit eine erhebliche Zusatzverzinsung ergaben, blieb der Absatz während des ganzen Jahres weit hinter den Erwartungen zurück. Die niedrigen Auszahlungskurse wirkten sich überdies im Aktivgeschäft ungünstig aus, weil dem Disagio wegen der wesentlich kürzeren Kreditlaufzeiten im Schiffskreditgeschäft ein größeres Gewicht als im Wohnungsbau beizumessen ist, der mit längeren Tilgungszeiträumen rechnen kann.[3]

Das Pfandbriefgeschäft der Schiffsbanken wurde in diesen Jahren auch durch die Tatsache beeinträchtigt, daß ihre Schuldverschreibungen nicht wie die Emissionen der Bodenkreditinstitute kraft Gesetzes steuerfrei waren. Die Steuerfreiheit der Zinserträge von Schiffspfandbriefen war nach § 3a Abs. 1 Ziff.4 EStG vielmehr nur gegeben, wenn der Verwendungszweck des Erlöses nach Anhörung des Ausschusses für Kapitalverkehr[4] durch Rechtsverordnung als besonders förderungswürdig anerkannt wurde. Diese Anerkennung sollte nach den Bestimmungen des Gesetzes nur erfolgen, soweit eine Ausgabe von Schuldverschreibungen für den

---

1) Geschäftsbericht BREMEN 1953
2) Von insgesamt etwa 1,5 Mrd. DM 7d-Mitteln, die für den Wiederaufbau der deutschen Seeschiffsflotte zur Verfügung gestellt worden sind, entfallen ca. 1,2 Mrd. DM (= 78,3 v.H.) auf Gläubiger in den Ländern Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein, also auf Gebiete, deren Bewohner der See- und Binnenschiffahrt verbunden und damit als Absatzgebiet für Schiffspfandbriefe von Bedeutung sind. (Zahlenangaben in HANSA, 93.Jahrg. (1956),S.1493)
3) Geschäftsberichte LÜBECK 1954/55, S. 6 und BREMEN 1953
4) Vgl. § 6 des Gesetzes über den Kapitalverkehr vom 2.September 1949 (WiGBl. S. 305)

vorgesehenen Verwendungszweck zu den Bedingungen des Kapitalmarktes nicht erfolgen konnte und nach Auffassung des Kapitalverkehrsausschusses durch die Ausgabe das Kurs- und Zinsniveau des Kapitalmarktes nicht gestört wurde.[1] Die Kompliziertheit des Verfahrens bildete eine der Ursachen, daß die erforderlichen Rechtsverordnungen nur zögernd erlassen wurden. Einzelnen Instituten standen deshalb zeitweise keine Schiffspfandbriefe zur Verfügung, deren Ertragsteuerfreiheit außer Zweifel stand.[2] Wegen der mit den Emissionsgenehmigungen verbundenen Auflagen, nach denen 90 v.H. der Verkaufserlöse im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium zur Finanzierung bestimmter Schiffbauvorhaben verwendet werden mußten,[3] konnten die Banken zudem nur einen Bruchteil der aufgenommenen Mittel nach eigenem Ermessen ausleihen.

Nachdem bis Ende 1953 nur etwa 13,6 Mill. DM 5,5prozentige und Restbestände von steuerfreien 6prozentigen Schiffspfandbriefen[4] placiert werden konnten, veränderten sich im Laufe des Jahres 1954 die Absatzmöglichkeiten für steuerfreie Schiffspfandbriefe grundlegend. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte, als das Auslaufen des Kapitalmarktförderungsgesetzes zum Jahresende bekannt geworden war, setzte ein Nachfrage-Sturm nach ertragsteuerfreien Wertpapieren ein, der von den Realkreditinstituten zu beträchtlichen Vorratsemissionen genutzt wurde und zu einer erheblichen Verbesserung des Kursniveaus führte.[5] Bis zum Auslaufen des Gesetzes konnten die Schiffsbanken bei steigenden und schließlich über pari festgesetzten Emissionskursen 60 Mill. DM 5,5prozentige Papiere absetzen. Die Aufnahmebereitschaft des Kapitalmarktes für Schiffspfandbriefe konnte damit nicht annähernd ausgeschöpft werden.[6] Weitere Emissionen mußten aber unterbleiben, weil die erforderlichen Genehmigungen nicht erteilt wurden,

---

1) § 3a Abs. 1 Ziff. 4 Satz 2 EStG
2) Geschäftsbericht BREMEN 1953
3) Geschäftsbericht DUISBURG 1952, S. 7
4) Nach den Bestimmungen des Kapitalmarktförderungsgesetzes wurden nur Neuemissionen begünstigt, deren Nominalverzinsung nicht über 5,5% hinausging. Da die ersten Stücke der 6prozentigen Schiffspfandbriefe jedoch vor dem 1.April 1952 ausgegeben worden waren, sind diese Serien gemäß § 3a Abs. 1 Ziff.3 EStG steuerfrei
5) Vgl. ADOLPHS, a.a.O., S. 34/5 und Geschäftsberichte der BdL 1953, S. 21 f; BREMEN 1954, S. 7 und LÜBECK 1954/55, S. 6
6) Geschäftsbericht BREMEN 1954, S. 7

obwohl der Emissionsüberhang[1] bei den Schiffsbanken nicht annähernd die bei den Hypothekenbanken ausgewiesene Höhe erreichte.[2]

Alles in allem kann dem Kapitalmarktförderungsgesetz für die Schiffbaufinanzierung nur ein beschränkter Wert beigemessen werden; denn das umständliche Genehmigungsverfahren für die steuerfreien Emissionen und die dirigistische Fixierung des Nominalzinses haben die Schiffsbanken nur in beschränktem Umfang an den positiven Auswirkungen des Gesetzes teilhaben lassen. Es ist deshalb nicht zu verwundern, daß diese Institute die ab 1955 eingetretene Bereinigung der Kapitalmarktverhältnisse nicht bedauert haben.

Nicht zuletzt wegen der allzu starren Kapitalmarktpolitik der Bundesregierung blieben die Schiffspfandbriefbanken auch nach 1953 auf eine Refinanzierung aus öffentlichen Mitteln angewiesen. Neben der geringfügigen Ausweitung des Umlaufs an 5prozentigen Inhaberschuldverschreibungen, die bei öffentlichen Stellen fest placiert wurden[3], spielte die Weiterleitung von Mitteln der Kreditanstalt für Wiederaufbau weiterhin eine bedeutende Rolle. Insgesamt hat die KfW in den Jahren 1953 und 1954 Darlehen im Betrage von 127,2 Mill. DM[4] für den Wiederaufbau der Handelsflotte, insbesondere der Linienschiffahrt, bereitgestellt. Diese Mittel wurden aber wiederum nur zu einem Teil - schätzungsweise 50 v.H. - von den Schiffspfandbriefbanken weitergeleitet.

Bei den aufgenommenen Darlehen zeigt sich in diesen Jahren ein deutlicher Übergang zu höheren Zinssätzen. Während noch Ende 1951 die mit 4 Prozent und geringer verzinslichen Darlehen mehr als 60 v.H. dieser Mittel ausmachten, ist deren Anteil drei Jahre später auf 26,3 v.H. gesunken. Diese "Kommerzialisierung"

---

1) Als Emissionsüberhang wird das in diesen Jahren durch die "Emissionskonjunktur" des Kapitalmarktförderungsgesetzes begünstigte Vorauseilen des Passivgeschäfts vor dem Aktivgeschäft bezeichnet, das sich in einer hohen Ersatzdeckung niederschlug.

2) Die Ersatzdeckung erreichte bei den Hypothekenbanken Ende 1954 etwa 33 v.H. der Gesamtdeckung (K. RIEGER, a.a.O.,S.85) gegenüber 5 v.H. bei den Schiffspfandbriefbanken

3) Der Zuwachs dieser Emissionen betrifft überwiegend das Duisburger Institut, nach dessen Angaben in den Geschäftsberichten diese Serien vom Land Nordrhein-Westfalen übernommen wurden.

4) Zahlenangaben nach den Geschäftsberichten der KfW 1953, S.65 und 1954, S. 45 und 54

der öffentlichen Schiffbaukredite ist damit begründet worden[1], daß die Reeder infolge des durch den Koreakrieg entstandenen Frachtenbooms gut verdient und die Gewinne, begünstigt durch die Sonderabschreibungsmöglichkeiten des Einkommensteuergesetzes, behalten, ihr Eigenkapital also beträchtlich vermehrt hätten. Eine weitere Vermehrung des Eigenkapitals sei zudem durch die Steigerung der Schiffspreise eingetreten. Obgleich diese Thesen einer fundierten Kritik[2] nur bedingt standzuhalten vermochten, konnte die Schiffahrt mit ihren Gegenvorstellungen die Verschlechterung der Konditionen der ERP-Kredite nicht abwenden.

Die Verteuerung der langfristigen Darlehen war indes nicht ausschließlich auf die höheren Zinsforderungen der Kreditanstalt für Wiederaufbau zurückzuführen. Vielmehr haben die Schiffsbanken seit 1953 in steigendem Maße zur Refinanzierung von Schiffbaukrediten, für die öffentliche Gelder und Mittel aus steuerfreien Pfandbriefemissionen nicht zur Verfügung standen, langfristige Darlehen bei privaten Kapitalsammelstellen aufgenommen.[3] Da die Zinserträge dieser durch Namensschiffspfandbriefe gesicherten Kredite nicht steuerbegünstigt waren, mußte für diese Gelder ein wesentlich höherer Zinssatz geboten werden. Ende 1954 wurden in den Bilanzen der deutschen Schiffspfandbriefbanken 13,2 Mill. DM langfristige Darlehen mit Zinssätzen von 6,5 bis 8 Prozent ausgewiesen. Bei einer Zinsspanne von 1% und unter Berücksichtigung der Auszahlungsprovision und anderer Kapitalabzüge dürfte sich damit die effektive Zinsbelastung der kreditsuchenden Reedereien auf bis zu 9 und mehr Prozent gestellt haben.

Ein solcher Zinsaufwand war für die Schiffahrt so lange tragbar, wie durch eine Kompensation mit unverzinslichen 7d-Darlehen ein Ausgleich geschaffen werden konnte. Nachdem jedoch am 31. De-

---

1) Vgl. die Verlautbarung der Bundesregierung zur Schiffbaufinanzierung, abgedruckt in: BAnz. Nr. 41 vom 28. Februar 1952, sowie: Schiffbaufinanzierung mit Wiederaufbaudarlehen, in: HANSA, 89. Jahrg. (1952), S. 915/6

2) Vgl. dazu u.a.: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte, in: HANSA, 89. Jahrg. (1952), S. 332 f; Gegenwartsfragen der Schiffbaufinanzierung, ebenda, S. 415 ff; Die Schiffbaufinanzierung mit Wiederaufbaudarlehen, ebenda, S. 914 ff und Th. KOOP: Der Wiederaufbau der Seeschiffahrt und seine Finanzierung, in: Die Kapitalausstattung der Unternehmung, Bd. 6 der Schriftenreihe des Instituts der Wirtschaftsprüfer, Düsseldorf o.J. (1953), S. 55 ff

3) Vgl. dazu die Hinweise und Zahlenangaben in den Geschäftsberichten HAMBURG 1953 und 1954, S. 1o; BREMEN 1954, S. 13 und LÜBECK 1954/55, S. 1o

zember 1954 diese Finanzierungsmöglichkeit und mit Auslaufen des Kapitalmarktförderungsgesetzes auch die Refinanzierung der Schiffskreditinstitute mit billigen steuerfreien Emissionen fortgefallen war, stand die deutsche Handelsschiffahrt vor schwierigen Finanzierungsproblemen. Die Umstellung der Schiffbaufinanzierung auf den freien Kapitalmarkt mußte um so bedenklicher erscheinen, als Wiederaufbaudarlehen des Bundes[1] und ERP-Mittel, die bisher die Grundlage der Finanzierung gebildet hatten, für die Zukunft nur noch in engerem Rahmen weiter gewährt werden sollten.

(c) Die Probleme des langfristigen Passivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens nach dem Auslaufen des Kapitalmarktförderungsgesetzes

Mit dem Fortfall bzw. der Beschränkung der öffentlichen Finanzierungshilfen hatten die deutschen Schiffspfandbriefbanken, deren Aufstieg bisher im wesentlichen direkten und indirekten staatlichen Förderungsmaßnahmen zu danken war, zu beweisen, daß der konstruktive Gedanke, der ihrer Gründung zugrunde lag, eine gedeihliche Weiterentwicklung sichern konnte. Betrachtet man die langfristigen Verbindlichkeiten, von deren Höhe und Wachstum die Entwicklung eines Pfandbriefinstituts abhängt, so zeigt sich, daß die Ausweitung des Passivgeschäfts sich gegenüber den Vorjahren nicht verlangsamt hat. Wenn auch die relativen Zuwachsraten (wegen der fortlaufend steigenden Basiszahlen) nicht mehr die Größenordnung der ersten Jahre nach der Währungsreform erreichen konnten, ist doch die Zunahme der langfristigen Verbindlichkeiten in absoluten Beträgen wesentlich größer als in jenem Zeitraum gewesen. Während das langfristige Fremdkapital Ende 1954 in den Bilanzen der deutschen Schiffspfandbriefbanken mit 307 Mill. DM ausgewiesen wurde, wovon etwa 100 Mill. DM auf Schiffspfandbriefe und 207 Mill. DM auf aufgenommene Darlehen entfiel, hat sich in den Jahren 1955 bis 1959 folgende Entwicklung (in Millionen DM) ergeben:

Jahr	insgesamt	Schiffs-pfandbr.	aufgen. Darlehen
1955	389,1	160,1	229,0
1956	451,7	210,5	241,2
1957	604,1	302,5	301,6
1958	760,5	395,4	365,1
1959	872,5	437,6	434,9

---

1) Einzelheiten bezüglich Wiederaufbaudarlehen vgl. bei J. ROGOWSKY, a.a.O., S. 48 ff

Diese Zahlen lassen erkennen, wie sich das passive Kreditgeschäft der Schiffsbanken, das bis einschließlich 1954 durch die Aufnahme langfristiger Darlehen getragen wurde, nach der Bereinigung der Kapitalmarktverhältnisse auf den Absatz von Inhaberschuldverschreibungen verlagert hat. Damit wurde auch bei diesen Banken eine Entwicklung eingeleitet, die sich bei anderen, durch das Kapitalmarktförderungsgesetz stärker begünstigten Realkreditinstituten bereits vollzogen hatte. Die Ausweitung des Pfandbriefgeschäfts hat jedoch wegen der sprunghaften Veränderungen des Kapitalmarktzinses zahlreiche Probleme entstehen lassen und wäre ohne eine elastische Zinspolitik nicht möglich gewesen.

Mit dem Auslaufen des Kapitalmarktförderungsgesetzes mußte bei der Zinsausstattung der Wertpapiere die tarifmäßige Besteuerung der Erträge berücksichtigt werden. Da die Hypothekenbanken zunächst auf ihre hohen Bestände an flüssigen Mitteln und den Emissionsüberhang ihrer ertragsteuerfreien Papiere zurückgreifen konnten, wurde der Kapitalmarkt nach der bis zum 15.März 1955 befristeten freiwilligen Emissionspause zunächst nicht überfordert. Die Schonung des Marktes wurde durch die sinkende Tendenz des Kapitalzinses begünstigt, die dazu beitrug, daß sich die Nachfrager in Erwartung günstigerer Konditionen zurückhielten. Die neuen Emissionen der Schiffsbanken wurden mit einer Nominalverzinsung von 6,5 Prozent und einer Laufzeit von 15 bis 20 Jahren ausgestattet.[1)] Obwohl diese Schuldverschreibungen meist zu oder über pari angeboten wurden und ihre Realverzinsung nur geringfügig über der gleichzeitig ausgegebener Grundstückspfandbriefe lag, wurden sie ohne Schwierigkeit abgesetzt, so daß im Juli 1955 sogar 6prozentige tarifbesteuerte Schiffspfandbriefe mit nur wenig unter pari liegenden Ausgabekursen verkauft werden konnten.

Diese günstige Entwicklung wurde unterbrochen, als infolge der restriktiven Kreditpolitik der Bank deutscher Länder Banken und Wirtschaftsunternehmungen, die bisher wegen der Flüssigkeit des Geldmarktes in erheblichem Umfang Wertpapiere erworben

---

1) Die Angaben über die Ausstattung der verschiedenen Serien stützen sich auf Nachweisungen in den Geschäftsberichten und : Der Rentenführer - Handbuch der festverzinslichen Wertpapiere - 1959

hatten, ihre Käufe einschränkten. Diese "Geldmarktempfindlichkeit" des Kapitalmarktes, die als eine der "bedenklichsten Schwächen unseres derzeitigen Finanzierungssystems"[1] apostrophiert worden ist, trat noch deutlicher in Erscheinung, als im Frühjahr 1956 der Diskontsatz in kurzer Folge von 3,5 auf 5,5% angehoben und zudem die Refinanzierungsmöglichkeiten der Geschäftsbanken beim Zentralbankensystem eingeschränkt wurden. Der Ausfall der Banken und Wirtschaftsunternehmungen als Wertpapierkäufer beeinträchtigte den Wertpapierabsatz[2] zu einem Zeitpunkt, in dem der Kapitalmarkt durch die zu erwartenden Auswirkungen der Rentenreform auf die Sozialversicherungsträger und durch befürchtete Rückwirkungen auf die Lebensversicherungsunternehmungen seine tragenden Stützen zu verlieren drohte.[3]

Gleichzeitig mit dieser Verschlechterung der Emissionsbedingungen erlebten die Schiffsbanken eine Flut von Kreditanträgen für die Finanzierung von Schiffen, deren Bau durch die im Oktober 1955 von der Bundesregierung erlassenen Bürgschafts- und Zinsverbilligungsrichtlinien angeregt worden war.[4] Um das Pfandbriefgeschäft unter diesen Umständen zu beleben, waren die Banken Anfang 1956 dazu übergegangen, 7prozentige Schuldverschreibungen zu begeben, konnten aber auch mit diesen Emissionen ihren Refinanzierungsbedarf nur zu einem Teil decken.

Der Umschwung der Marktlage wurde offenbar, als Ende Juli 1956 eine 8prozentige Industrieobligation mit einem Emissionskurs von 98 v.H. aufgelegt wurde, die vor allem bei privaten Zeichnern großes Interesse fand und zum Vorbild für eine Reihe ähnlicher Emissionen wurde.[5] Während die Realkreditinstitute angehalten waren, bei der Zinsausstattung neuer Anleihen Disziplin zu halten,[6] mußten sie zusehen, wie mit hochverzinslichen Industrieobligationen der Kapitalmarkt abgeschöpft wurde und ihre niedrig verzinslichen Schuldverschreibungen einem scharfen Abgabedruck unterlagen. Wenngleich die Schiffsbanken durch Um-

---

1) Geschäftsbericht der BdL 1955, S. 27
2) Der Absatz von festverzinslichen Wertpapieren (ohne Aushändigung von Investitionshilfepapieren), der 1954 etwa 4,3 Mrd. DM betragen hatte, erreichte 1955 etwa 3,1 und 1956 nur knapp 2,6 Mrd. DM (Zahlenangaben nach Geschäftsbericht der BdL 1956, S. 57)
3) Geschäftsbericht HAMBURG 1956, S. 5
4) Geschäftsbericht BREMEN 1955, S. 8
5) Geschäftsbericht der BdL 1956, S. 58
6) Geschäftsbericht DUISBURG 1956, S. 7

tauschoperationen kaum belastet wurden[1], mußten sie doch ihre liquiden Mittel verstärken, um gegebenenfalls eigene Schiffspfandbriefe aufnehmen zu können. Um die ohnehin beschränkten langfristigen Refinanzierungsmittel nicht für diesen Zweck binden zu müssen, haben die Banken in größerem Umfang kurz- und mittelfristige Gelder herangezogen, die bis Ende 1956 auf 19,4 Mill. DM gegen 7,1 Mill. DM im Vorjahr gestiegen sind.

Auch durch das Gesetz zur Änderung des Einkommensteuer-und des Körperschaftsteuergesetzes vom 5.Oktober 1956[2], das die zulässigen Höchstbeträge für steuerbegünstigte Kapitalansammlungsverträge erhöht und die Sperrfrist, die im Zuge der Steuerneuordnung 1955 auf zehn Jahre verlängert worden war, wieder auf drei Jahre verkürzt hatte, belebte sich der Absatz der durch diese Bestimmungen begünstigten 7prozentigen Schiffspfandbriefe nicht wesentlich. Der geringe Erfolg dieser steuerlichen Förderungsmaßnahmen ist von den Schiffsbanken auf die komplizierten und unübersichtlichen Regelungen zurückgeführt worden. Sie haben deshalb gefordert, die dirigistische Beeinflussung des Kapitalmarktes zu beseitigen und "das bisherige System verschiedenartiger, meist kurzlebiger und entsprechend komplizierter Steuerbegünstigungen durch eine gleichmäßige und beständige Förderung aller Anlagen in festverzinslichen Wertpapieren und entsprechenden Sparformen zu ersetzen."[3)4)] In Zusammenhang mit einer solchen Neuregelung sollte auch die ausschließliche Begünstigung des Ersterwerbs von Wertpapieren, die regelmäßig zu Umtauschoperationen geführt und den Rentenmarkt belastet hat, durch eine Gleichbegünstigung des Nacherwerbs ersetzt werden.[5)]

---

1) Vgl. Geschäftsberichte BREMEN 1956, S. 10; DUISBURG 1956,S.7; HAMBURG 1956, S. 7 und LÜBECK 1956/57, S. 8
2) BGBl. I S. 781
3) Geschäftsbericht BREMEN 1956, S. 11; ähnlich auch Geschäftsbericht HAMBURG 1957, S. 10
4) Dieser Vorschlag ist mit dem gegen Ende des Untersuchungszeitraums in Kraft getretenen Gesetz über die Gewährung von Prämien für Sparleistungen (Sparprämiengesetz) vom 5.Mai 1959 (BGBl. I S. 241) realisiert worden. Die Prämie macht bei einer Festlegungsdauer von fünf Jahren im Rahmen bestimmter Höchstgrenzen 20 v.H. der im Kalenderjahr geleisteten Sparbeträge aus, hat aber weder das Pfandbriefgeschäft der Schiffsbanken noch die allgemeine Spartätigkeit nennenswert angeregt (vgl. dazu auch: Sparprämie und Prämiensparen, in: ZfK, 13.Jahrg. (1960), S. 259 f.)
5) Vgl. Geschäftsberichte BREMEN 1956, S. 11 und 1957, S. 11 und Geschäftsbericht 1956 des Verbandes privater Hypothekenbanken e.V., S. 12

Obwohl unter Wahrung des bisherigen Zins- und Kursniveaus eine Wiederbelebung des Marktes nicht erreichbar war, haben die Schiffsbanken von der Ausgabe höher verzinslicher Emissionen wegen der befürchteten Auswirkungen auf den Kurs ihrer niedriger verzinslichen Anleihen zunächst Abstand genommen. Zudem war zu berücksichtigen, daß eine Verteuerung der Schiffskredite für die zinsempfindlichen Reedereien eine starke Belastung darstellt und deshalb die Darlehenshöhe wesentlich beeinflußt und begrenzt.[1] Trotz dieser Bedenken entschlossen sich die Schiffsbanken Anfang 1957, Schiffspfandbriefe mit einer Nominalverzinsung von 8% zu emittieren. Wegen des Risikos einer so teuren Refinanzierung wurden diese Serien mit einer mittleren Laufzeit von nur 8 bis 10 Jahren ausgestattet und Verkäufe nur getätigt, soweit entsprechende Gegengeschäfte abgeschlossen werden konnten.[2] Die 8prozentigen Emissionen wurden am Kapitalmarkt zügig untergebracht, so daß die Ausgabekurse von ursprünglich 98 v.H. im Laufe des Jahres heraufgesetzt und schließlich 7,5prozentige Schiffspfandbriefe ausgegeben werden konnten. Insgesamt ist der Absatz von Inhaberschiffspfandbriefen, der 1955 nom. 60 Mill. DM betragen hatte und 1956 auf etwa 50 Mill. DM zurückgegangen war, 1957 auf 92 Mill. DM gesteigert worden.[3]

Im Laufe des Jahres 1958 setzte dann eine geradezu stürmische Zinssenkung ein. Während Anfang dieses Jahres noch eine 7,5prozentige Emission aufgelegt worden war, wurde der Zinssatz der Schiffspfandbriefe im Juni auf 6,5%, im September auf 5,5 % und Anfang 1959 auf 5 % gesenkt. Diese Zinssenkung ist durch die Veränderungen des Diskontsatzes[4] begünstigt, aber nicht verursacht worden. Entscheidend war vielmehr, daß die Kapitalbildung erheblich zugenommen hatte und daß mit der Stärkung des Vertrauens in die Währung wieder mit einem sinkenden Zinstrend gerechnet wurde.[5] Die Aufnahmebereitschaft des Kapitalmarktes wurde indes

---

1) Geschäftsbericht DUISBURG 1956, S. 7
2) Vgl. Geschäftsberichte DUISBURG 1957, S. 9 und HAMBURG 1957, S. 1o
3) Die Zahlen umfassen lediglich die Ausweitung der Position "Schiffspfandbriefe im Umlauf", berücksichtigen also die Neuplacierungen von aufgenommenen Stücken und die geringfügigen Tilgungen nicht
4) Der Diskontsatz wurde am 17. Januar 1958 von 4 auf 3,5 %, am 27. Juni 1958 von 3,5 auf 3 % und am 1o. Januar 1959 von 3 auf 2,75 % gesenkt
5) Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 1957, S. 39

auch in dieser Periode entscheidend durch die Anlagepolitik der Kreditinstitute bestimmt. Die ungünstige Struktur des Wertpapierabsatzes trat deutlich in Erscheinung, als die Bundesbank im Herbst 1959 zur Dämpfung der konjunkturellen Entwicklung wieder zu einer restriktiven Kreditpolitik[1] überging, und die unmittelbar danach merklich abnehmenden Wertpapierkäufe der Banken abermals die "Geldmarktabhängigkeit" des Rentenmarktes erkennen ließen.[2] Da die vom Zentralen Kapitalmarktausschuß empfohlene Schonung des Marktes zudem nicht von allen Beteiligten befolgt wurde und deshalb ohne Erfolg bleiben mußte, gaben die Kurse für festverzinsliche Wertpapiere langsam nach, so daß die Schiffsbanken - wie alle anderen Emittenten - wieder zu höher verzinslichen Typen übergehen mußten.

Um den Wertpapiermarkt nicht zu überfordern, ubten die Schiffsbanken im Jahre 1959 bei der Ausgabe von Inhaberschuldverschreibungen Zurückhaltung und haben ihren Pfandbriefumlauf nur um nom. 42,2 Mill. DM (meist 5,5 und 6prozentige Papiere) ausgeweitet. Zur Refinanzierung des weiter sehr lebhaften Aktivgeschäfts haben sie stattdessen wieder in stärkerem Maße Darlehen aufgenommen. Das Neugeschäft, das 1955 und 1956 mit 22,4 bzw. 12,2 Mill. DM scharf zurückgegangen war, ist seit 1957 wieder auf 60 bis 70 Mill. DM jährlich gestiegen.[3] Erstmals seit dem Auslaufen des Kapitalmarktförderungsgesetzes hatten die Banken somit 1959 bei den Namensschiffspfandbriefen einen stärkeren Zuwachs als bei den Inhaberschuldverschreibungen zu verzeichnen.

Soweit die Angaben in den Geschäftsberichten das erkennen lassen, hat sich das Darlehensgeschäft nach 1954 immer stärker auf

---

1) Mit Wirkung vom 4. September 1959 wurde der Diskontsatz von 2,75 auf 3 %, am 23. Oktober von 3 auf 4 % angehoben. Zudem wurden mit Wirkung vom 1. November die Mindestreserven um 10 v.H. erhöht, nachdem bereits am 1. Oktober die Rediskontkontingente im Rahmen einer grundsätzlichen Reform ihrer Berechnung um nahezu 20 v.H. reduziert worden waren.

2) Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbank 1959, S. 45

3) Bei diesen Angaben ist zu berücksichtigen, daß die Bilanzen nur Saldogrößen erkennen lassen. Da die aufgenommenen Darlehen meist kürzere, dem aktiven Kreditgeschäft entsprechende Laufzeiten aufweisen und deshalb, im Gegensatz zum Pfandbriefgeschäft, bereits ab 1953 in größerem Umfang Rückzahlungen erfordert haben, sind die tatsächlichen Neuabschlüsse höher als diese Zahlen erkennen lassen.

Abschlüsse mit privaten Kapitalsammelstellen verlagert.[1] Diese Vermutung wird durch die Tatsache erhärtet, daß die Kreditzusagen der Kreditanstalt für Wiederaufbau, die in den Jahren 1950 bis 1954 durchschnittlich 70 Mill.DM jährlich betragen hatten, in den folgenden Jahren auf etwa 35 Mill. DM zurückgegangen sind.[2]

Entsprechend der Verlagerung des Darlehensgeschäfts auf private Kapitalsammelstellen setzte sich bei der Zinsausstattung der Namensschiffspfandbriefe der in den vorhergehenden Jahren erkennbare Trend zur Verteuerung dieser Gelder fort. Die Verzinsung der neu ausgegebenen Stücke weicht dabei in der Regel nicht wesentlich von der Nominalverzinsung der gleichzeitig emittierten Inhaberschiffspfandbriefe ab. Daneben läßt sich in einzelnen Jahren auch eine Zunahme der geringer verzinslichen Darlehen - wohl überwiegend Kreditausreichungen der Kreditanstalt für Wiederaufbau - erkennen. Von diesen verhältnismäßig geringfügigen Beträgen abgesehen ist die Refinanzierung der deutschen Schiffspfandbriefbanken seit 1955 zu marktgerechten Bedingungen erfolgt.

Damit hat sich das Kreditgeschäft der Schiffsbanken, das sich in den ersten Jahren nach der Währungsreform im wesentlichen auf die Weiterleitung von öffentlichen Mitteln beschränken mußte, grundlegend verändert. Diese Verschiebungen in der Struktur des langfristigen Fremdkapitals sollen im folgenden Abschnitt aufgezeigt werden.

(2) Die Entwicklung der Struktur des langfristigen Passivgeschäfts

Bei der Untersuchung der Struktur des langfristigen Passivgeschäfts der deutschen Schiffspfandbriefbanken fällt in den Jahren nach der Währungsreform zunächst die gegenüber der Vorkriegszeit veränderte Aufgliederung der langfristigen Mittel auf Schiffspfandbriefe und aufgenommene Darlehen ins Auge. Während die Kapitalbeschaffung durch Aufnahme von Darlehen schon wegen der fehlenden rechtlichen Grundlagen vor 1948 keinen größeren Um-

---

1) Das Bremer Institut bezifferte den Betrag der im Besitz der KfW befindlichen Namensschiffspfandbriefe 1954 auf 52 von 76 Mill. DM (etwa 7o v.H.) und 1959 auf 47 von 137 Mill. DM (etwa 35 v.H.), während nach Angaben des Hamburger Instituts 1954 mehr als 3o und 1959 knapp 2o v.H. der neu begebenen Namensschiffspfandbriefe in den Besitz der KfW gelangten.

2) Zahlenangaben zusammengestellt aus den Geschäftsberichten der KfW 1949 - 1959. Im einzelnen entwickelten sich die Kreditzusagen für Schiffbauvorhaben seit 1955 (in Mill. DM) wie folgt: 1955 = 38,8; 1956 = 28,5; 1957 = 44,o; 1958 = 24,5; 1959 = 39,9.

fang erreichen konnte, hatte sie sich bereits bis 1950 zur überragenden Form der Refinanzierung entwickelt, auf die fast zwei Drittel des langfristigen Fremdkapitals entfiel. Bis 1952 ist der Anteil der Globaldarlehen weiter - auf schließlich 78,4 v.H.- gestiegen. Erst nachdem sich der Absatz von festverzinslichen Wertpapieren unter dem Einfluß des Kapitalmarktförderungsgesetzes und in der anschließenden Ära des "freien" Kapitalmarktes belebt hatte, konnte das Verhältnis allmählich wieder zugunsten des Inhaberschiffspfandbriefs verschoben werden, so daß sich seit 1956 die Bilanzpositionen "Schiffspfandbriefe im Umlauf" und "aufgenommene Darlehen" ungefähr die Waage halten.

Aus dem Verhältnis von Inhaber- und Namensschiffspfandbriefen kann aber nicht unbedingt auf den Anteil der privaten und der öffentlichen Mittel am langfristigen Fremdkapital der Schiffsbanken geschlossen werden, da von Gebietskörperschaften, öffentlichrechtlichen Kreditinstituten und den Sozialversicherungsträgern teilweise Inhaberpapiere gezeichnet und anderseits auch private Kapitalsammelstellen in großem Umfang zur Sicherung gewährter Darlehen Namensschiffspfandbriefe übernommen haben. Mangels ausreichender Nachweisungen in den Geschäftsberichten kann die Aufgliederung des langfristigen Fremdkapitals nach seinen Quellen lediglich auf Grund seiner Verzinsung geschätzt werden. Die von öffentlichen Kapitalsammelstellen zu "marktgerechten" Bedingungen übernommenen Inhaber- und Namensschiffspfandbriefe erscheinen deshalb als am Kapitalmarkt placiert. Im einzelnen ergibt sich dabei für die Jahre 1949 bis 1959 das in Tabelle VIII im Anhang aufgezeigte Bild: Nachdem noch 1952 nahezu vier Fünftel der langfristigen Mittel von öffentlichen Stellen bereitgestellt und nur etwa ein Fünftel zu marktgerechten Bedingungen aufgenommen worden war, hat sich diese Relation bis 1959 umgekehrt.

Wenngleich diese Entwicklung durch staatliche Förderungsmaßnahmen, insbesondere das Kapitalmarktförderungsgesetz und die steuerlichen Vorteile des Ersterwerbs von Schiffspfandbriefen begünstigt wurde, haben die Schiffsbanken mit der Überleitung ihrer Refinanzierung auf Mittel des freien Kapitalmarktes einen bemerkenswerten Erfolg erzielt.Dieser Erfolg wiegt um so schwerer, als die Ablösung der öffentlichen Mittel nicht wie in den vorangegangenen Kriegsjahren als Folge eines durch außerwirtschaftliche Faktoren hervorgerufenen Geldüberhangs angesehen werden kann.Der Schiffs-

pfandbrief stand vielmehr in scharfem Wettbewerb mit den Anleihebedürfnissen anderer privater Emittenten, deren Schuldverschreibungen - Pfandbriefe, Kommunal- und Industrieobligationen - in breiten Kreisen des Publikums bekannt und deren Absatzmöglichkeiten deshalb günstiger zu beurteilen waren. Bei ihren Absatzbemühungen dürfte den Schiffsbanken der Umstand zustatten gekommen sein, daß seit der Währungsreform die Masse der festverzinslichen Wertpapiere von Kapitalsammelstellen gekauft wird, "die von geschäftlich versierten Leuten geleitet werden."[1] Diese vermögen das Risiko des Schiffskreditgeschäfts und damit die Sicherheit des Schiffspfandbriefs eher zu beurteilen als der gewöhnliche Sparer, dessen Entscheidung über die Wahl der Anlageform mehr von der Tradition als von der Rendite geleitet und stärker in der Sphäre des Irrationalen als der des rechnenden Kalküls getroffen wird.

Exakte Angaben über die Aufgliederung des Absatzes der Inhaberschiffspfandbriefe nach Käufergruppen waren nicht zu beschaffen. Einen Anhaltspunkt vermögen lediglich die von der Bank deutscher Länder bzw. der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Statistiken zu vermitteln, die den Erstabsatz von Pfandbriefen, Kommunal- und Industrieobligationen nach Käufergruppen erfassen. Nach diesen Quellen hat sich der Absatz von Pfandbriefen (einschließlich Schiffspfandbriefen) in den Jahren 1951 bis 1958 wie folgt entwickelt:

Tabelle 3

Unmittelbarer Erstabsatz von Pfandbriefen nach Käufergruppen

(in v.H. des aufteilbaren Absatzes)

Jahr	öffentliche Stellen	Kreditinstitute	sonstige Unternehmungen	Private
1951	76	19		5
1952	75	17		8
1953	46	43		11
1954	31	49	11	9
1955	24	64	6	6
1956	54	32	7	7
1957	21	69	4	6
1958	15	75	4	6

Quelle: Statistisches Handbuch der Bank deutscher Länder 1948 - 1954, Frankfurt/M. 1955, S. 235 und Monatsberichte der Bank deutscher Länder bzw. der Deutschen Bundesbank

1) W. BIBER: Der Übergang zum "freien" Wertpapiermarkt, in: DIK, 6. Jahrg. (1955), S. 3

Bei der Analyse dieser Zahlenreihen[1] ist vor allem der hohe Anteil der Käufe von Kreditinstituten hervorzuheben, die die Aufnahmefähigkeit des Wertpapiermarktes ab 1954 bestimmt haben. Der Absatz von festverzinslichen Wertpapieren an das Publikum ist dagegen wie auf allen anderen Teilmärkten des Rentenmarktes weit hinter den Ergebnissen der Vorkriegszeit zurückgeblieben. Die Schiffsbanken bilden keine Ausnahme von dieser Regel.[2] Auch mit dem Erlaß des Kapitalmarktförderungsgesetzes hat sich eine grundlegende Wandlung der Verhältnisse nicht ergeben. Erst seitdem die Schiffsbanken ab 1957 mit hochverzinslichen Anleihen an den Markt herangetreten waren, konnten sie eine gewisse Belebung der privaten Käufe verzeichnen.[3][4] Gerade die Placierungen bei privaten Sparern, die nach den Erfahrungen der Vorkriegszeit wegen der geringen Anfälligkeit gegen Krisenerscheinungen und Kursschwankungen besonders erwünscht waren, erwiesen sich jedoch insofern als enttäuschend, als die kleinen Sparer an den Umtauschoperationen und Rückflüssen erheblichen Anteil hatten.[5]

Die starken Verschiebungen in der Zinsstruktur des langfristigen Fremdkapitals[6] spiegeln deutlich die vielfältigen Veränderungen des Kapitalmarktes wider. Nachdem bis 1952 der Anteil der gering verzinslichen (öffentlichen) Gelder rasch zugenommen hatte, verlagerte sich die Refinanzierung später auf 5,5prozentige ertragsteuerfreie Emissionen. Mit dem Auslaufen

---

1) Die Angaben können einen Anspruch auf absolute Richtigkeit schon deshalb nicht erheben, weil die Kreditinstitute einen mehr oder minder großen Teil der übernommenen Pfandbriefe an andere Käufer - Wirtschaftsunternehmungen und Private - weiterveräußert haben dürften. Zum anderen ist zu bedenken, daß diese Zahlen wegen des erheblich höheren Emissionsvolumens im wesentlichen den Absatz von Hypothekenpfandbriefen wiedergeben, der nicht unbedingt für die Abnehmerstruktur der Schiffspfandbriefe als repräsentativ angesehen werden kann. Immerhin sollte der Trend der Entwicklung aus diesen Zahlen mit einiger Zuverlässigkeit abzulesen sein.

2) Vgl. Geschäftsberichte HAMBURG 1948 - 1951, S. 6; DUISBURG 1948 - 1950, S. 43 und BREMEN 1951

3) Geschäftsberichte HAMBURG 1957, S. 10, BREMEN 1957, S. 11

4) Diese Entwicklung steht in Analogie zu der Absatzstruktur der hochverzinslichen Industrieobligationen, bei denen 1956 und 1957 nahezu die Hälfte des Gesamtabsatzes auf Private entfiel

5) Vgl. K. RIEGER, a.a.O., S. 94 und 105/6

6) Vgl. Tabelle IX im Anhang

des Kapitalmarktförderungsgesetzes wurden Emissionen mit einer Nominalverzinsung von 6 und 6,5 Prozent die Regel, bis die zunehmende Verschlechterung der Kapitalmarktverhältnisse die Banken nach langem Zögern veranlaßte, ab 1956 auch 7- und 8prozentige Schuldverpflichtungen in größerem Umfang einzugehen. Erst im Laufe des Jahres 1958 haben sich die Emissionsbedingungen grundlegend gewandelt, so daß der Nominalzins in rascher Folge bis auf 5 Prozent gesenkt und die durchschnittliche Zinsbelastung allmählich vermindert werden konnte.

b) Die Entwicklung des kurz- und mittelfristigen Passivgeschäfts

Das kurz- und mittelfristige Passivgeschäft ist für die Realkreditinstitute, die auf Grund der Struktur ihres Geschäfts verpflichtet sind, die Kongruenz zwischen den aufgenommenen und den auszuleihenden Mitteln, besonders auch in zeitlicher Hinsicht, möglichst zu wahren,[1] von geringer Bedeutung. Gleichwohl fehlen kurz- und mittelfristige Verbindlichkeiten in den Bilanzen der Schiffspfandbriefbanken nicht völlig. Diese Gelder kommen aber keineswegs für eine Anlage in Schiffsdarlehen, sondern vornehmlich für eine vorübergehende Stärkung der liquiden Mittel sowie die Finanzierung entsprechend befristeter Anlagen in Betracht. Um die Gefahren, die der Liquidität der Banken aus einer übermäßigen Ausweitung der kurzfristigen Verbindlichkeiten erwachsen könnten, auszuschließen, hat der Gesetzgeber diesem Kreditgeschäft enge Grenzen gesetzt: Nach § 5 Abs. 1 Ziff. 4 SchiffsBG darf der Gesamtbetrag der aufgenommenen Gelder und Einlagen die Hälfte, seit Erlaß der Gesetzesnovelle von 1956[2] den vollen Betrag des eingezahlten Grundkapitals nicht übersteigen.

Die starken Veränderungen des kurz- und mittelfristigen Fremdkapitals, die sich während des gesamten Untersuchungszeitraumes feststellen lassen, beweisen, daß die an den Bilanzstichtagen ausgewiesenen Beträge mehr oder minder Zufallscharakter tragen. Auf eine ins einzelne gehende Analyse der Veränderungen soll deshalb verzichtet werden, zumal sich in den Geschäftsberichten kaum Erläuterungen für diese Bewegungen finden, die in

---

1) Geschäftsbericht des Verbandes privater Hypothekenbanken 1956, S. 14

2) Artikel 1 Nr. 1 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Realkredits vom 18. Dezember 1956 (BGBl. I S. 925)

den Einzelbilanzen noch ausgeprägter als in den zusammengefaßten Bilanzzahlen in Erscheinung treten.

Die erstmals in den DM-Bilanzen mögliche Aufgliederung der kurz- und mittelfristigen Verpflichtungen nach aufgenommenen Geldern und Einlagen läßt erkennen, daß es sich hierbei überwiegend um aufgenommene Gelder handelt. Diese Struktur des kurzfristigen Fremdkapitals kann nicht überraschen, da die Pflege eines Kontokorrentgeschäfts wegen der Bindung der verzinslichen und unverzinslichen Einlagen an das eingezahlte Grundkapital den damit verbundenen Aufwand nicht rechtfertigen würde. Zudem müßte sich das Kontokorrentgeschäft auch deshalb in mäßigen Grenzen halten, weil die Schiffspfandbriefbanken auf diesen Konten keinen Kredit gewähren dürfen, die Mehrzahl der Kunden aber auf eine gelegentliche Überziehung nicht verzichten will.[1)]

III. Die Entwicklung der Geschäftstätigkeit

Die Tätigkeit der Schiffspfandbriefbanken am Absatzmarkt, ihre Geschäftstätigkeit, beschränkt sich im wesentlichen auf das langfristige Kreditgeschäft. Diese Einseitigkeit ihrer unternehmerischen Aktivität erklärt sich nicht allein aus den gesetzlichen und satzungsmäßigen Bindungen ihrer Geschäftspolitik, sondern wird darüber hinaus durch die Besonderheiten der Refinanzierung beeinflußt; denn der hohe Zinsaufwand für Schiffspfandbriefe kann nur durch langfristige Ausleihungen im Schiffskreditgeschäft, nicht aber durch Geldmarktanlagen und andere kurzfristige Ausleihungen gedeckt werden. Während somit unter der Bedingung einer Steigerung des (Brutto-) Ertrages und der Rentabilität eine hundertprozentige Anlage der eigenen und fremden Mittel im langfristigen Kreditgeschäft sinnvoll erscheinen müßte, steht anderseits die Verwirklichung der bankpolitischen Grundsätze der Sicherheit und der Liquidität einer solchen Anlagepolitik entgegen.Gemessen an anderen Bankengruppen bleiben die liquiden Mittel der Realkreditinstitute jedoch gering. - Wegen der überragenden Bedeutung des Schiffskreditgeschäfts steht bei der Untersuchung der Tätigkeit der Schiffsbanken am Absatzmarkt die Darstellung der Entwicklungsprobleme, der Struktur und der Bonität ihrer langfristigen Ausleihungen im Vordergrund, während die Entwicklung des kurzfristigen Kreditgeschäfts, der Geldanlagegeschäfte sowie der

---

1) Vgl. VOGELS, a.a.O., S. 53

Dienstleistungs- und Sondergeschäfte nur kurz erörtert wird.

1. Die Entwicklung des aktiven Kreditgeschäfts

a) Die Entwicklung des langfristigen Aktivgeschäfts

aa) Die Entwicklung des langfristigen Aktivgeschäfts in den Jahren 1918 bis 1923

(1) Die Probleme des langfristigen Aktivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens

Obwohl der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte nach dem Ersten Weltkrieg im wesentlichen durch Entschädigungszahlungen des Reiches finanziert werden konnte[1], bestand in den Inflationsjahren vor allem für die Finanzierung von Schiffsankäufen eine erhebliche Nachfrage nach Krediten. Trotz dieser günstigen Voraussetzungen hatten die neu gegründeten deutschen Schiffspfandbriefbanken mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Einerseits mußten sie mit der Konkurrenz der holländischen Institute rechnen, da die Aufnahme einer Hypothek in Gulden so lange vorteilhaft erschien, wie mit einer Normalisierung der Valutaverhältnisse gerechnet wurde.[2] Zum anderen haben die innerpolitischen Umwälzungen und die Ungewißheit über die Behandlung der deutschen Handelsflotte im Friedensvertrag die Banken veranlaßt, die Mehrzahl der vorgelegten Kreditanträge zunächst zurückzustellen.

Auch nachdem mit dem Abschluß des Friedensvertrages und der Normalisierung der innerpolitischen Lage günstigere Voraussetzungen für den Ausbau des Kreditgeschäfts geschaffen waren, konnten die Schiffsbanken ihre Beleihungstätigkeit nur mit Vorsicht aufnehmen, weil die hohen Frachtraten zu einer außerordentlichen Steigerung der Schiffspreise führten und "ernste Reederkreise"[3] in der Mehrzahl vom Ankauf von Schiffen fernhielt. Um das Kreditrisiko angesichts der heftigen Schwankungen des

---

1) Vgl. dazu im einzelnen S.134 dieser Arbeit

2) Die Rheinisch-Westfälische Zeitung (Nr.678 vom 24.8.1918) bringt dazu folgendes Beispiel: "Nimmt beispielsweise ein Schiffseigner eine Hypothek von 30.000 Gulden auf, so bekommt er nach dem gegenwärtigen Stand unserer Valuta über 90.000 Mark. Dabei hat er den Vorteil, wenn nach dem Kriege die Devisenverhältnisse sich wieder ausgeglichen haben, für die 30.000 Gulden nur noch 51.000 Mark zur Rückzahlung aufwenden zu müssen."

3) Geschäftsbericht HAMBURG 1919

Schiffsmarktes zu vermindern, haben die Banken deshalb die Taxwerte, die sie der Beleihung zugrunde legten, außerordentlich niedrig bemessen[1] und die Kreditlaufzeit auf drei bis fünf Jahre beschränkt.

Mit Hilfe der Darlehensrückflüsse, die mit Fortschreiten der Inflation durch die vorzeitige Ablösung von Verbindlichkeiten noch verstärkt wurden, konnten die Kreditzusagen stetig erhöht werden.[2] Bis 1921 hatten die drei Institute Schiffshypotheken im Gesamtbetrag von 126,5 Mill.Mark ausgezahlt und verwalteten Ende dieses Jahres einen Darlehensbestand von 72,8 Mill.Mark. Im Laufe des Jahres 1922 kam das Darlehensgeschäft wegen des stagnierenden Pfandbriefabsatzes ins Stocken. Die Schiffsbanken mußten sich weitgehend auf die Wiederausleihung der zurückfließenden Tilgungsraten beschränken, die aber angesichts der schließlich in die vielen Milliarden gehenden Werte eines Schiffes und der in die hundert Millionen gehenden Reparaturkosten mehr und mehr bedeutungslos wurden.[3] Hatten die Institute die erheblichen vorzeitigen Ablösungen zunächst noch begrüßt, weil günstige Möglichkeiten im Neugeschäft bestanden, so forderten sie nunmehr einen Schutz gegen die Annahme von Rückzahlungen in völlig entwerteter Papiermark.[4]

Da die Rechtssprechung und die gesetzgebenden Körperschaften aber bis in die letzte Zeit des Jahres 1923 hinein konsequent an dem Verhältnis Mark gleich Mark festgehalten und erst später mit der Aufwertungsgesetzgebung diesen Grundsatz aufgegeben haben, mußten die Schiffsbanken versuchen, durch die Gewährung von Krediten in ausländischer Währung einen Ausweg zu finden. Die rechtlichen Voraussetzungen für die Eintragung von Valutaschiffspfandrechten wurden auf Betreiben der holländischen Banken Anfang 1923 geschaffen.[5] Bevor die deutschen Schiffsbanken,

---

1) So weist die Duisburger Bank in ihrem Geschäftsbericht 1920 darauf hin, daß ihre Taxen trotz der gesunkenen Schiffspreise noch um ca. 50 % unter dem derzeitigen Marktwert blieben und die Darlehen im Durchschnitt nur 26 % des Taxwertes betragen.
2) Bezüglich der Entwicklung des Darlehensbestandes vgl. im einzelnen Tabelle III im Anhang
3) J. SCHNEIDER: Das Schiffsbeleihungswesen im Jahre 1923, in: Schiffahrts-Jahrbuch 1924, Hamburg 1925, S. 64
4) Vgl. Geschäftsberichte DUISBURG 1922 und HAMBURG 1923
5) Gesetz betr. Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung vom 26.1.1923 (RGBl. I S.90) und Zweites Gesetz über die Eintragung von Schiffspfandrechten in ausländischer Währung vom 29.3.1923 (RGBl. I S. 232)

die nach ihren Statuten nur Darlehensabschlüsse in gesetzlicher Währung tätigen durften, von dieser Möglichkeit Gebrauch machen konnten, mußten die Satzungsbestimmungen jedoch entsprechend umgestaltet und die Änderungen von den Aufsichtsbehörden genehmigt werden. Wegen der Dauer der Verhandlungen und des Genehmigungsverfahrens, das sich bis in den Herbst des Jahres 1923 hinein erstreckte, konnte lediglich das Duisburger Institut vor der Währungsstabilisierung zwei kleinere Valutakredite im Gesamtbetrag von etwa 340.000,- Goldmark zur Auszahlung bringen.

(2) Die Entwicklung der Struktur und der Bonität der langfristigen Ausleihungen

Dem Bemühen, auf Grund der Veröffentlichungen der Schiffsbanken eine Vorstellung von der S t r u k t u r ihrer langfristigen Ausleihungen, der sachlichen und größenmäßigen Risikenverteilung, zu gewinnen, sind durch die unzureichenden Nachweisungen in den ersten Geschäftsjahren enge Grenzen gesetzt. Die Aufgliederung der Darlehen auf See- und Binnenschiffe ist vor 1923 nur von der Hamburger Bank vorgenommen worden, deren Kredite in diesen Jahren vorwiegend durch Pfandrechte auf seegehende Schiffe gesichert waren. Aus der Größengliederung des Darlehensbestandes, die stattdessen von den beiden anderen Instituten veröffentlicht wurde, läßt sich aber schließen, daß die Berliner Bank ebenfalls in beträchtlichem Umfang Seeschiffe beliehen hat. Dagegen scheint das Duisburger Institut, bei dem die mittleren und kleinen Darlehen überwiegen, vornehmlich Kredite auf Binnenschiffe gewährt zu haben. Aber schon im Jahre 1921 beginnen sich die Linien wegen der fortschreitenden Inflation zu verwirren, so daß die Zahlen schließlich jede Aussagefähigkeit und Vergleichbarkeit verlieren. Von einer weitergehenden Analyse des Darlehensbestandes ist deshalb Abstand genommen worden.

Die B o n i t ä t des Darlehensbestandes einer Schiffspfandbriefbank kann auf Grund verschiedener Symptome erschlossen werden. Es sind dies namentlich die Zins- und Tilgungsrückstände, die Abschreibungen auf Darlehens- und Zinsforderungen, der Umfang der erforderlichen Zwangsmaßnahmen und die Zahl der Fälle, in denen Schiffe zur Verhütung von Verlusten übernommen werden mußten. Von diesen zahlreichen Anhaltspunkten liegen für die ersten Geschäftsjahre nur bezüglich der Zinsrückstände und

des Umfangs der Zwangsversteigerungsverfahren, die aber als die wichtigsten Zahlen für die Beurteilung des Hypothekenstocks zu gelten haben, zuverlässige Angaben vor.

Soweit überhaupt Zinsrückstände zu verzeichnen sind, überschreiten sie kaum 1 v.H. des Zinssolls. Demgemäß entstand auch nur in wenigen Fällen die Notwendigkeit, durch Zwangsmaßnahmen fällige Zins- und Tilgungsbeträge einzutreiben. Insgesamt waren die drei Schiffsbanken, die seinerzeit mehrere hundert Kredite verwalteten, in den fünf ersten Geschäftsjahren an 14 Zwangsversteigerungsverfahren beteiligt, von denen 6 auf Antrag der Banken und 8 von Dritten eingeleitet wurden.[1] Ein (kleiner) Verlust scheint bei diesen Verfahren nur in einem Falle entstanden zu sein,[2] so daß auch die Notwendigkeit entfiel, Schiffe zur Verhütung von Verlusten zu übernehmen. Dieses Ergebnis kann insofern nicht überraschen, als die auf Grund der vorsichtig bemessenen Schiffswerte ausgezahlten, nominell gleichbleibenden Darlehensbeträge angesichts der während der Inflation unablässig steigenden Schiffspreise nur einen geringen Bruchteil des Marktwertes erreichen konnten. Die Schiffahrtskrise zu Beginn der zwanziger Jahre hat die Beleihungspolitik der deutschen Schiffsbanken deshalb auf keine ernste Probe gestellt. Die Beantwortung der Frage, ob sich ein Schiff auch in einer konjunkturellen Depression, die nicht durch inflationäre Preissteigerungen überdeckt wird, als Sicherungsobjekt bewähren würde, mußte deshalb der Zukunft überlassen bleiben.

bb) Die Entwicklung des langfristigen Aktivgeschäfts in den Jahren 1925 bis 1943

(1) Die Probleme des langfristigen Aktivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens

Die Entwicklung des Darlehensgeschäfts der deutschen Schiffspfandbriefbanken wurde in den Jahren 1925 bis 1943 noch stärker als in den Gründungsjahren durch die Probleme des Passivgeschäfts geprägt. Obwohl mit der Verordnung betr. wertbeständige Schiffspfandrechte vom 12. Februar 1924[3] alsbald nach Überwindung der Inflation die rechtlichen Voraussetzungen für die Auf-

---

1) Vgl. Tabelle V im Anhang
2) Vgl. Geschäftsbericht BERLIN 1921
3) RGBl. I S. 65

nahme des "wertbeständigen" Kreditgeschäfts geschaffen worden waren, ruhte die Beleihungstätigkeit der deutschen Schiffspfandbriefbanken in den ersten Jahren nach der Währungsstabilisierung fast völlig, da die Kapitalmarktverhältnisse eine Refinanzierung nur zu Bedingungen zuließen, die für die Schiffahrt zu untragbaren Belastungen geführt und zudem einen erfolgreichen Wettbewerb mit den holländischen Banken ausgeschlossen hätten. Die Tätigkeit der Institute beschränkte sich daher zunächst im wesentlichen darauf, die nach den Bestimmungen des Aufwertungsgesetzes entstandenen Aufwertungsforderungen geltend zu machen und einzuziehen.

Als erste Schiffsbank konnte das Berliner Institut, dem Anfang 1926 die Verwaltung der vom Reich aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge gewährten kleineren Seeschiffskredite übertragen worden war[1], die unterbrochenen Kontakte zur Schiffahrt wieder aufnehmen. Das eigene Kreditgeschäft der drei Schiffspfandbriefbanken entwickelte sich jedoch erst stärker, als im Jahre 1927 die Reichskreditaktion für die Binnenschiffahrt[2] angelaufen war.

Nachdem die Banken bis 1929 Kredite im Gesamtbetrag von annähernd 19 Mill. RM ausgezahlt hatten[3], waren ihre Mittel weitgehend erschöpft, so daß sie in der Folge Ausleihungen nur im Rahmen der zurückfließenden Tilgungsraten vornehmen konnten. Lediglich auf Grund der von der öffentlichen Hand im Rahmen der Kleinschiffernothilfe bereitgestellten Kreditmittel konnte das Geschäft auch 1930 geringfügig ausgeweitet werden. Ende dieses Jahres verwalteten die drei Institute etwa 1.500 Darlehen im Gesamtbetrag von 15,5 Mill. RM, die entsprechend den vom Reich erlassenen Richtlinien[4] überwiegend für die Finanzierung von wichtigen Instandsetzungen oder grundlegenden Umbauten von Binnenschiffen verwendet wurden.

In den Jahren der Weltwirtschaftskrise, von der die konjunkturabhängigen Schiffahrtsbetriebe besonders schwer getroffen

---

1) Vgl. Geschäftsbericht BERLIN 1926
2) Vgl. oben S. 55
3) Bezüglich der Entwicklung der Aus- und Rückzahlungen sowie des Darlehensbestandes vgl. Tabelle III im Anhang
4) Bezüglich Einzelheiten vgl. TIEDJE, a.a.O., S. 37 sowie die Geschäftsberichte DUISBURG 1927 und BERLIN 1928

wurden, haben die Schiffsbanken ihre Kreditzusagen ab 1931 erheblich eingeschränkt und einen beträchtlichen Teil der zurückfließenden Tilgungsraten zur Stärkung der liquiden Mittel verwandt. Zu einer Beschränkung des Darlehensgeschäfts bestand um so mehr Veranlassung, als durch das Gesetz über Vollstreckungsschutz für die Binnenschiffahrt vom 24.Mai 1933[1] die Gläubigerrechte der Banken eine erhebliche Einschränkung erfahren hatten. Dieser Eingriff in ihre Rechte ist von den Schiffsbanken, die in der vorhergehenden Zeit der schwierigen Lage der Schiffahrt stets Rechnung getragen und Zwangsversteigerungsverfahren nur in Ausnahmefällen eingeleitet hatten, mit Entschiedenheit abgelehnt worden, da der Vollstreckungsschutz zu einer Verschlechterung des Zahlungswillens führen mußte.[2]

Erst seitdem sich eine Besserung der wirtschaftlichen Lage und damit ein baldiges Ende des Vollstreckungsschutzes abzuzeichnen begann, haben die Banken ihre Neuausleihungen wieder verstärkt. Die schnelle Ausweitung des aktiven Kreditgeschäfts ist vor allem durch das Anlaufen der Reichskreditaktion für die Seeschiffahrt, für die im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms 10 Mill. RM bereitgestellt wurden[3], ermöglicht worden. Auf Grund dieser Refinanzierungszusage und des Abbaus der liquiden Mittel konnte der Darlehensbestand, der bis 1933 auf 13,4 Mill. RM gesunken war, in den folgenden Jahren beträchtlich ausgeweitet werden.

Die Durchführung der Kreditaktion für die Seeschiffahrt hat die damit befaßten Institute insofern vor schwierige Probleme gestellt, als die Finanzierung von hochwertigen Seeschiffsneubauten in Anbetracht des geringen Kapitals zu einer ungünstigen Risikostreuung führen mußte. Um eine Konzentration der Ausleihungen auf wenige Objekte zu verhindern, haben die beteiligten Banken diese Beleihungen deshalb als Konsortialgeschäft abgewickelt und damit eine Tradition geschaffen, die nach dem Kriege bei der Gewährung von Großkrediten wieder aufgenommen wurde.

Mit dem Ausbruch des Krieges sahen sich die Schiffsbanken vor eine grundlegend veranderte Lage gestellt. Hatten bisher

---

1) RGBl. I S. 289
2) Vgl. dazu Geschäftsberichte DUISBURG, BERLIN und HAMBURG 1933
3) Vgl. oben S. 58 f

die Refinanzierungsmöglichkeiten die Entwicklung der Ausleihungen bestimmt, so stand nunmehr einem fast unbegrenzt aufnahmewilligen Kapitalmarkt und einem durch zahlreiche branchefremde Anleger erhöhten Angebot von Schiffskredit eine wegen der kriegsbedingten Verminderung der privaten Schiffbautätigkeit stark rückläufige Nachfrage gegenüber. Die Wettbewerbsverhältnisse wurden vor allem dadurch beeinflußt, daß die anderen Anbieter, die den einschränkenden Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes nicht unterworfen waren, hinsichtlich der Zins- und Tilgungsbedingungen Konditionen des Grundkredits zugrunde legen konnten.[1] Trotz der Verschärfung des Wettbewerbs haben die Schiffsbanken ihr Kreditgeschäft auch in den Kriegsjahren ausweiten und 1942 mit Darlehensauszahlungen von 13,9 Mill. RM das Ergebnis der Vorjahre sogar erheblich übertreffen können.

(2) Die Entwicklung der Struktur der langfristigen Ausleihungen

Wegen der Unmöglichkeit, Schiffspfandbriefe in nennenswerten Beträgen am freien Kapitalmarkt abzusetzen, waren die Schiffsbanken bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges in ihrem Passivgeschäft weitgehend auf die Bereitstellung öffentlicher Mittel angewiesen. Aus verständlichen Gründen hat der öffentliche Kreditgeber die Verwendung dieser Mittel nicht in das Ermessen der Banken gestellt, sondern einer festen Zweckbindung unterworfen. Nach den vom Reich verfügten Beschränkungen durften in den beiden ersten Kreditaktionen insbesondere die Seeschiffahrt und die grösseren Binnenschiffsreedereien nicht berücksichtigt werden. Dem Bemühen der Banken, auch diesen Unternehmen in größerem Umfang Kredite zur Verfügung zu stellen und damit die Risikostreuung zu verbessern, waren wegen ihrer geringen Eigenmittel enge Grenzen gesetzt, so daß erst ab 1935, seitdem aus der Kreditaktion für die Seeschiffahrt größere Beträge zur Verfügung standen, die einseitige Risikoverteilung allmählich verbessert werden konnte.

Einen Anhaltspunkt für die Aufgliederung des Darlehensbestandes nach Schiffahrtszweigen vermitteln die Angaben der Institute

---

1) So berichtet DEUBERT (a.a.O., S.86) über einen Kredit der Treuhandgesellschaft für das Deutsch-Niederländische Finanzabkommen, der mit 4,5 % verzinslich und bei dem im Gegensatz zu der im Schiffskreditwesen üblichen Tilgungshypothek die Rückzahlung nach einer Laufzeit von 10 Jahren vorzunehmen war.

über die Art der verpfändeten Objekte:

Jahr	Seeschiffe	Binnenschiffe
1934	90	1521
1936	192	1477
1938	266	1294
1940	283	1027
1942	305	886

Bis 1934 haben die Banken danach weit überwiegend Binnenschiffe beliehen und erst nach 1935 auch der Seeschiffahrt in größerem Umfang Kredite zur Verfügung gestellt. Bei der Betrachtung dieser Zahlen ist jedoch zu beachten, daß für Binnenschiffskredite relativ häufig Gesamtschiffshypotheken bestellt werden - also mehrere Objekte für einen Kredit haften - und daß es sich bei den Seeschiffen durchweg um größere, hochwertige Fahrzeuge handelt. Der Anteil der Seeschiffskredite am Forderungsbestand ist deshalb höher, als diese Angaben vermuten lassen, zu veranschlagen. Er dürfte 1934 10 bis 20 v.H. und bei Anfang des Krieges die Hälfte der Ausleihungen erreicht haben.

Soweit die Angaben in den Geschäftsberichten das erkennen lassen, haben die Schiffsbanken in den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg in der Binnenschiffahrt überwiegend Kredite an Einzelschiffer gewährt, während es sich bei den beliehenen Seeschiffen vor allem um Fischereifahrzeuge und kleinere Trampschiffe handelte. Dabei hatte sich zwischen den drei Instituten eine gewisse Interessenabgrenzung ergeben: Die Duisburger Bank konzentrierte sich auf die Rheinschiffahrt, die Hamburger Bank bezog die Küstenschiffahrt in weitem Umfang in ihr Beleihungsprogramm ein und das Berliner Institut war mit betonter Pflege der Verbindung zur Schiffahrt im deutschen Osten bestrebt, zu einem risikomäßigen Ausgleich zwischen den beiden Schiffahrtssparten zu kommen.[1)]

In Zusammenhang mit dem stärkeren Hervortreten der Beleihungen von Seeschiffen läßt sich ab 1935 eine deutliche Verschiebung in der Größengliederung des Darlehensbestandes[2)] erkennen. Während noch 1933, dem ersten Jahr, für das diese Angaben lücken-

---

1) A. HIRTE: 40 Jahre deutsche Schiffsbanken, in: DlK, 9.Jahrg. (1958), S. 310
2) Vgl. Tabelle IV im Anhang

los vorliegen, auf Darlehen bis zu RM 10.000,- mehr als drei Viertel der Kredite und gut ein Drittel der Gesamtausleihungen entfallen und nur 7 Darlehenskonten eine Forderung von mehr als RM 100.000,- ausweisen, ist der Anteil der kleinen Kredite bis 1943 stetig auf 5,4 v.H. gesunken. Gleichzeitig sind die Zahl und der Betrag der Großkredite (groß gemessen an der Höhe des Eigenkapitals), die schließlich mit 19,8 Mill. RM mehr als die Hälfte des Forderungsbestandes ausmachten, erheblich gestiegen.

Die Tendenz zum größeren Kredit wird unterstrichen durch die Zunahme des durchschnittlichen Darlehensbetrages, der sich bis 1943 mit RM 36.200,- gegenüber 1933 fast vervierfacht hat. Damit wird deutlich, wie sich die Schiffsbanken, die Anfang der dreißiger Jahre noch überwiegend von kleinen und kleinsten Schiffahrtsbetrieben für die Finanzierung von größeren Reparaturen und die Modernisierung ihrer Fahrzeuge in Anspruch genommen wurden, allmählich in die Beleihung größerer Neubauobjekte eingeschaltet haben. Gleichwohl konnte der Kundenkreis über den Bereich der mittleren Schiffahrtsunternehmen schon deshalb nicht hinauswachsen, weil die beschränkten Eigenmittel der Schiffsbanken den Finanzierungserfordernissen der großen Linienreedereien nicht angemessen waren.

(3) Die Entwicklung der Bonität der langfristigen Ausleihungen

Der Untersuchung der Bonität des Darlehensbestandes der deutschen Schiffspfandbriefbanken kommt in den Jahren 1925 bis 1943 besonderes Interesse zu, weil sich in der Weltwirtschaftskrise, die zu einer der schärfsten und langdauerndsten Schiffahrtskrisen geführt hat, der Wert des Schiffspfandrechts als bankmäßige Kreditsicherheit praktisch erweisen mußte. Betrachtet man unter diesem Gesichtswinkel die Entwicklung der rückständigen Zinsen und Tilgungsraten, die Zahl der Zwangsversteigerungsverfahren sowie die Abschreibungen auf Darlehens- und Zinsforderungen[1], so lassen die Zahlenreihen einen in den Grundzügen ähnlichen Verlauf erkennen, der im Rythmus der konjunkturellen Ausschlage schwankt.

Bei der Untersuchung der Zinsrückstände ergibt sich, daß selbst in den beiden schärfsten Krisenjahren 1932 und 1933 bei

---

1) Vgl. Tabelle V im Anhang

Zinserträgen von rund RM 820.000,- nur etwa 5 bis 6 v.H. des Sollbetrages nicht planmäßig gezahlt worden sind. Die Gegenüberstellung dieser Zahlen mit den entsprechenden Angaben der Bodenkreditinstitute führt zu dem überraschenden Ergebnis, daß die Rückstände bei diesen deutlich höher als bei den Schiffsbanken waren; beliefen sich doch Ende 1933 die Zinsrückstände bei einzelnen Landschaften auf bis zu 75 v.H. und bei den privaten Hypothekenbanken 1932 und 1933 auf durchschnittlich 11,oo bzw. 15,86 v.H. des Zinssolls.[1] Auch in Jahren "normaler" konjunktureller Entwicklung zeigte sich für die Schiffskreditinstitute ein günstigeres Bild, denn während ihre Zinsrückstände praktisch gleich Null waren, schwankten sie bei den Hypothekenbanken zwischen 2 und 3 v.H. des Sollbetrages. Selbst wenn man bei der Auswertung dieser Ziffern, berücksichtigt, daß mögliche Unterschiede in den Bilanzierungsgewohnheiten[2] den Vergleich erschweren, so sollte doch die Tendenz der Entwicklung aus dieser Zusammenstellung richtig abzulesen sein.

Die rückständigen Tilgungsraten werden erstmals in den Bilanzen auf den 31. Dezember 1934 ausgegliedert, nachdem durch das Schiffsbankgesetz von 1933 ein gesonderter Ausweis vorgeschrieben worden war.[3] Wie die Gegenüberstellung der rückständigen Abzahlungsraten mit dem Tilgungssoll[4] erkennen läßt, ist es den Reedereien trotz der überaus ungünstigen Schiffahrtskonjunktur gelungen, neben den fälligen Zinsen auch einen beträchtlichen Teil der vereinbarten Rückzahlungen aufzubringen und die Rückstände, die 1934 kaum ein Fünftel des Sollbetrages ausmachten, in den folgenden Jahren rasch zu vermindern. Ebenso wie bei den

---

1) Diese und die folgenden Zahlenangaben bei MÖSSNER, a.a.O., S. 253 und 343

2) Unterschiede können sich insbesondere daraus ergeben, daß a) die im letzten Monat des Geschäftsjahres fälligen Zinsen in der Regel nicht als Rückstände ausgewiesen, b) die Rückstandsreste nicht in allen Fällen gesondert bilanziert und c) die Eingänge aus abgeschriebenen Zinsen möglicherweise unterschiedlich verbucht werden

3) § 22 Ziff.2 SchiffsBG i.d.F. des Gesetzes vom 14.8.1933

4) Bei der Ermittlung des Tilgungssolls ist unterstellt worden, daß die rückständigen Abzahlungsraten ausschließlich das Berichtsjahr betreffen. Diese Annahme scheint gerechtfertigt, da die Schiffsbanken in aller Regel Pfandobjekte, für die länger als ein Jahr die fälligen Abzahlungen nicht geleistet wurden, zur Zwangsversteigerung bringen werden. Tilgungsrückstände + planmäßige Abzahlungen ergeben dann das Tilgungssoll.

Zinsrückständen ist aber hinsichtlich der rückständigen Abzahlungsraten zu bedenken, daß dem Gläubiger nach den Allgemeinen Darlehensbedingungen das Recht zusteht, bei Nichteinhaltung der fälligen Zahlungsverpflichtungen den gesamten noch ungetilgten Rest des Darlehens nebst Zinsen und Nebenforderungen zurückzufordern.[1] Aus diesem Grunde werden die Reeder - gegebenenfalls unter Hinauszögerung der Begleichung anderer fälliger Verpflichtungen - versuchen, den Kapitaldienst aufrechtzuerhalten. Soweit solche unbeglichenen Verbindlichkeiten durch Schiffsgläubigerrechte gedeckt sind, vermögen sie aber den Wert des Schiffspfandrechts unter Umständen stark herabzusetzen. Geringe Zins- und Tilgungsrückstände können deshalb nur bedingt als Zeichen für die Bonität des Darlehensbestandes angesehen werden.

Wegen des geringen Umfangs der rückständigen Zahlungsverpflichtungen mußten die Schiffsbanken nur in vergleichsweise wenigen Fällen eine zwangsweise Beitreibung ihrer Forderungen einleiten. Insgesamt waren sie in den Jahren 1927 bis 1943 an 106 Zwangsversteigerungsverfahren beteiligt, von denen 75 auf Betreiben der Banken und 31 auf Antrag Dritter eingeleitet wurden; in 11 Fällen mußten die Banken dabei Schiffe zur Verhütung von Verlusten übernehmen, die bis auf wenige Ausnahmen alsbald mit Gewinn wieder veräußert werden konnten. Der Umfang der Zwangsmaßnahmen ist mit Einsetzen der Weltwirtschaftskrise bis 1932 rasch gestiegen, in den folgenden Jahren aber schnell gesunken. Da dieser Rückgang zunächst im wesentlichen auf das Vollstreckungsschutzgesetz zurückzuführen ist, das erst 1935 aufgehoben wurde, kann nur den Ziffern der vorhergehenden Berichtsperioden ein Erkenntniswert beigemessen werden. Berücksichtigt man die Tatsache, daß die Schiffsbanken bei verzögertem Eingang der Zins- und Tilgungszahlungen die Verwertung der Pfandobjekte nicht lange hinauszögern können, weil sie mit der begrenzten Lebensdauer und - daraus folgend - einer vergleichsweise schnellen Entwertung der Schiffe rechnen müssen, so können die 27 im Laufe des Jahres 1932 eingeleiteten Zwangsvollstreckungsverfahren gemessen an der Zahl von etwa 1.500 verwalteten Darlehen nicht als außergewöhnlich hoch bezeichnet

---

1) Vgl. Abschnitt VII Ziff. 1 der Allgemeinen Darlehensbedingungen

werden.[1]

Zuverlässige Angaben über den Umfang der Abschreibungen[2] auf Darlehens- und Zinsforderungen liegen erst für die Zeit ab 1933 vor, während der Betrag für 1932 auf Grund der vorhandenen Angaben geschätzt werden konnte.[3] Da in den vorhergehenden Jahren vermutlich keine größeren Debitorenausfälle zu verzeichnen waren, dürfte mit den in Tabelle V ausgewiesenen Zahlen der Gesamtbetrag der Abschreibungen annähernd richtig wiedergegeben sein. Für den gesamten Untersuchungszeitraum ergibt sich damit bezogen auf die mittlere Bilanzsumme ein Abschreibungssatz von o,11 % p.a.,der bei einer Bruttozinsspanne von 1 - 1,5 % nicht entscheidend ins Gewicht fällt. Die langfristige Betrachtung sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Kumulation der Kapitalverluste in den Krisenjahren die Ertragslage der Banken beeinträchtigt und die Notwendigkeit unterstrichen hat, durch Ansammlung von Sammelwertberichtigungen und Rücklagen ausreichende Reserven zu schaffen.

Wenn die deutschen Schiffspfandbriefbanken die "Feuerprobe" der Weltwirtschaftskrise dank ihrer sorgfältigen und vorsichtigen Beleihungspolitik ohne ernste Schwierigkeiten überstanden und damit einen wichtigen Beitrag für die weitere Entwicklung des Schiffskredits geleistet haben, so sollte dieses Ergebnis doch mit Vorsicht gedeutet werden. Denn die Tatsache, daß sich der Darlehensbestand der Institute in den Krisenjahren überwiegend aus Binnenschiffskrediten zusammensetzte, ist als günstiges Moment zu werten, da die Risiken eines Binnenschiffskredits aus verschiedenen Gründen geringer sind als die einer Beleihung

---

1) Zum Vergleich sei der Umfang der Zwangsversteigerungsverfahren in v.H. der Zahl der verwalteten Darlehen bei den Hypotheken-/Schiffsbanken gegenübergestellt, wobei unberücksichtigt bleibt, daß erstere eine unbekannte (größere) Zahl von Zwangsverwaltungsverfahren, die dem Recht des Schiffskredits unbekannt sind, haben durchführen lassen: 1930 = 0,82/0,40; 1931 = 1,15/0,73; 1932 = 1,41/1,80 (Zahlen der Hypothekenbanken bei MÖSSNER, a.a.O., S. 343)

2) Die Zuweisungen zu den Wertberichtigungen sind nicht berücksichtigt worden, weil die Delkredererückstellungen später im Zuge der konjunkturellen Aufwärtsentwicklung den Charakter von Sammelwertberichtigungen angenommen haben, ihnen also keine konkreten Verluste gegenüberstehen.

3) Für 1932 weisen das Berliner und das Duisburger Institut Abschreibungen in Höhe von insgesamt RM 39.418,- aus, während die Hamburger Bank nach den Angaben in ihrem Geschäftsbericht bei zwei Zwangsversteigerungsverfahren einen "kleinen" Verlust erlitten hat, der auf etwa RM 2.500,- geschätzt worden ist.

von Seeschiffen. Anderseits hat die außerhalb jeder Norm liegende Schärfe der Depression auch die Binnenschiffsreedereien vor überaus ernste Probleme gestellt. Alles in allem wird man deshalb die Entwicklung der Schiffsbanken in diesen Jahren als einen eindrucksvollen Beweis für die Sicherheit des Schiffskredits zu werten haben.

cc) Die Entwicklung des langfristigen Aktivgeschäfts in den Jahren nach der Währungsreform

(1) Die Probleme des langfristigen Aktivgeschäfts und die Entwicklung des Kreditvolumens

Mit der abermaligen Vernichtung der deutschen Handelsflotte[1] haben sich in den Kriegs- und Nachkriegsjahren für die Schiffspfandbriefbanken Schwierigkeiten ergeben, deren Beseitigung ausserhalb ihrer Einflußmöglichkeiten lag. Infolge des totalen Verlustes der dinglichen Sicherheiten und des Fortfalls der Entschädigungsansprüche gegen das Reich hatte sich die Bonität des Dekkungsbestandes so erheblich verschlechtert, daß unter Anwendung der üblichen Bewertungsgrundsätze beträchtliche Abschreibungen erforderlich gewesen wären. Gleichwohl sind die Bilanzwerte wegen der Unübersichtlichkeit der wirtschaftlichen Verhältnisse, die einer auch nur annähernd zutreffenden Bewertung entgegenstanden, und der Unmöglichkeit, für die abgeschriebenen Forderungen einen Bilanzausgleich zu finden, zunächst fortgeführt und auch die aufgelaufenen Zinsverpflichtungen der Darlehensnehmer aktiviert worden. Die unumgängliche Neubewertung der Forderungen ist erst in den DM- Eröffnungsbilanzen erfolgt. Der Darlehensbestand, der in den RM-Schlußbilanzen mit 15,4 Mill. RM ausgewiesen wurde, verminderte sich aus diesem Grunde wesentlich stärker als das Umstellungsverhältnis von 10 : 1 erwarten läßt: mit DM 754.000,- waren die Schiffshypotheken praktisch auf ein Nichts zusammengeschrumpft.[2]

Trotz der erheblichen Kreditnachfrage, die alsbald nach der

---

1) Bezüglich der Flottenverluste vgl. S. 138 und S. 143 dieser Arbeit und die daselbst angegebene Literatur

2) Die Angaben beziehen sich nur auf das Duisburger und das Hamburger Institut, da die Berliner Bank ihre DMEB erst auf den 1. Januar 1953 aufstellen konnte und in der Zwischenzeit einen erheblichen Teil der umgestellten RM-Forderungen eingezogen hat.

Neuordnung der Währungsverhältnisse an die Schiffsbanken herangetragen wurde, entwickelte sich ihr Kreditgeschäft anfangs nur langsam, weil sich der Kapitalmarkt als weitgehend funktionsunfähig erwies und die in den RM-Geschäftsjahren angesammelten liquiden Mittel nach den Bestimmungen des Umstellungsgesetzes nicht umgewertet wurden. Da zudem die den Banken zum Bilanzausgleich zuerkannten Ausgleichsforderungen gegen die öffentliche Hand[1] zunächst nicht realisiert werden konnten, haben die Schiffsbanken erst aus den geringfügigen Rückflüssen aus den umgestellten RM-Forderungen im Laufe des Jahres 1948 die ersten dringendsten Vorhaben finanzieren können. Später ergab sich die Möglichkeit, einen Teil der voraussichtlichen Ausgleichsforderungen beim Zentralbankensystem zu lombardieren.[2]

Die weitere Ausdehnung des Geschäftsvolumens ist vor allem durch die Probleme des Passivgeschäfts bestimmt worden; denn während die Kreditnachfrage bis in das Jahr 1958 hinein nahezu unbegrenzt war, ließ sich von der Leistungsfähigkeit des Kapitalmarktes nicht das gleiche sagen.[3] Überblickt man die Entwicklung der deutschen Schiffspfandbriefbanken in den Jahren nach der Währungsreform, so zeigt sich indes trotz der vielfältigen Refinanzierungsprobleme ein ungemein schnelles und stetiges Wachstum des Darlehensbestandes.[4] Die Darlehensauszahlungen, die vor allem dank der Bereitstellung von ERP-Gegenwertmitteln und sonstiger öffentlicher Gelder bereits 1948/49 mit 19,5 Mill. DM den entsprechenden Höchstbetrag der RM-Bilanzen erheblich übertrafen, konnten in der Folge fast ununterbrochen gesteigert werden. Allein 1954 wurden mit 107,4 Mill. DM mehr Darlehen als in den Jahren 1925 bis 1943 zusammen ausgezahlt. Die Ausweitung des Kreditvolumens hat sich in den folgenden Jahren fortgesetzt. 1958 wurde mit Darlehensauszahlungen im Gesamtbetrag von

---

1) Der illiquide Block gering verzinslicher Ausgleichsforderungen hat die Ertragslage und die geschäftliche Entwicklung der Schiffsbanken zunächst wesentlich beeinträchtigt. Im Zuge des starken Wachstums des Kreditvolumens ist der Anteil der Ausgleichsforderungen an der Bilanzsumme, der in der DM-Eröffnungsbilanz fast 75 v.H. erreicht hatte, jedoch rasch auf unter 1 v.H. gesunken. Wegen der insgesamt geringen Bedeutung dieser Aktivposition ist deshalb auf die gesonderte Erörterung von Einzelfragen verzichtet worden.
2) Geschäftsbericht HAMBURG 1948-51, S. 18
3) Geschäftsbericht BREMEN 1958
4) Vgl. Tabelle III im Anhang

254,8 Mill. DM der bisherige Höchststand erreicht. Insgesamt haben die fünf Banken bis 1959 mehr als 1,3 Mrd. DM für den Wiederaufbau und die Modernisierung der deutschen See- und Binnenflotte zur Verfügung gestellt und damit einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Finanzierungsprobleme der Schiffahrt geleistet.

Das glanzvolle Bild der Entwicklung sollte aber nicht über die Probleme des Aktivgeschäfts hinwegtäuschen, die vor allem mit der unzureichenden Eigenkapitalbasis der Reedereien in Zusammenhang stehen. Mit dem Abklingen der während des Koreakrieges übersteigerten Konjunktur auf den internationalen Seefrachtenmärkten beschäftigte die Schiffsbanken zunächst das zunehmende Mißverhältnis zwischen Frachtraten und Schiffbaupreisen. Das Problem wurde durch die üblich gewordenen Preisgleitklauseln verschärft, die den Reedern bei der Auftragsvergabe jede Kalkulationsgrundlage entzogen.[1] Um das Kreditrisiko angesichts dieser Unsicherheitsmomente zu vermindern, haben die Banken die Darlehenshöhe vorsichtig bemessen und sind über eine Beleihung von 40 - 50 % der Schiffswerte in der Regel nicht hinausgegangen.[2] Aus der vorsichtigen Bemessung der Darlehenshöhe ergaben sich anderseits neue Schwierigkeiten, da für die meisten Schiffbauvorhaben nicht nur für den erststelligen, sondern auch für den nachrangigen Hypothekenraum, der sich für die Deckung von Schiffspfandbriefen nicht eignet, Mittel zu beschaffen waren.[3]

Einer wirksamen Einschaltung der Schiffsbanken in die Wiederaufbaufinanzierung standen zudem die Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes entgegen, nach denen die zur Deckung der Schiffspfandbriefe in Ansatz gebrachten Hypotheken auf Schiffsbauwerke den zehnten Teil des Deckungsbestandes sowie den halben Betrag des eingezahlten Grundkapitals nicht übersteigen dürfen.[4] In Anbetracht der seinerzeit geringen Aktienkapitalien kam diese Begrenzung einem Verbot der Finanzierung von Schiffsbauwerken gleich, das nur in beschränktem Umfang durch Ausnahmegenehmigungen der Aufsichtsbehörden gelockert werden konnte.[5]

---

1) Beispielsweise verteuerte sich ein größeres Frachtschiff, das Anfang 1951 mit DM 9.210.000,- in Auftrag gegeben wurde bis Mitte 1952 um nahezu 25 Prozent auf DM 11.203.000,- (Angaben in: HANSA, 89. Jahrg. (1952), S. 1342).
2) Vgl. BERGMANN, a.a.O., S. 490 und Geschäftsbericht BREMEN 1953
3) Geschäftsbericht LÜBECK 1949/50
4) § 12 Abs. 3 SchiffsBG
5) Vgl. Geschäftsbericht DUISBURG 1951, S. 7

Die Schiffsbanken waren aus diesen Gründen auf eine Zusammenarbeit mit anderen Kreditinstituten, namentlich den Landesbanken der Küstenländer, angewiesen, die die Zwischenfinanzierung sicherstellten und - gegen Bürgschaften der öffentlichen Hand - zweitstellige Hypotheken gewährten. Soweit die erste Hypothek von einer Schiffspfandbriefbank verwaltet wurde, mußte die Einschaltung der öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten in die Finanzierung von bundes- oder länderseitig verbürgten zweitstelligen Schiffshypotheken aber eine unnötige Doppelarbeit bedeuten. Es lag daher nahe, auch andere mit der Schiffbaufinanzierung befaßte Banken in dieses nahezu risikolose Kreditgeschäft einzuschalten. Obwohl nach den Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes die Beleihung in der Regel nur zur ersten Stelle zulässig und die Gewährung von nachrangigen staatsverbürgten Darlehen nicht ausdrücklich geregelt ist[1], konnte der Geschäftsbereich der Schiffsbanken ohne eine formelle Änderung der Rechtsgrundlagen erweitert werden, da die Aufsichtsbehörden von Fall zu Fall von der in § 10 Abs. 3 SchiffsBG vorgesehenen Ausnahmeregelung Gebrauch gemacht haben. Trotz der Ausweitung ihrer Geschäftsmöglichkeiten blieb der Anteil der Schiffsbanken am Gesamtvolumen des Schiffskreditmarktes in dieser Periode vergleichsweise unbedeutend, weil die Reeder, soweit möglich, auf unverzinsliche 7d-Gelder zurückgegriffen und nur die ungedeckten Spitzenbeträge mit Darlehen der Schiffskreditinstitute finanziert haben. Mit dem Auslaufen dieser Finanzierungsmöglichkeiten nahm die Nachfrage nach verzinslichen Schiffsdarlehen dann aber sprunghaft zu.

Die Finanzierung der seiner Zeit in Auftrag gegebenen Schiffe stellte die Banken insofern vor schwierige Probleme, als wegen der Belegung der Werften lange Lieferfristen in Kauf genommen werden mußten, die insbesondere bei großen Einheiten mehrere Jahre betrugen. Die Banken wurden deshalb von Auftraggebern, die vor der Bestellung eines Schiffes eine Zusage für die Fremdfinanzierung erstrebten, bedrängt, für einen Zeitpunkt Kreditzusagen zu erteilen, für den sich kaum ermitteln ließ, in welchem Umfang und zu welchen Konditionen Refinanzierungsmittel zur Verfügung stehen würden. Auf Grund des schnellen Rückflusses der Ausleihungen ist die Befriedigung solcher Darlehenswünsche zwar in größerem Umfang möglich gewesen, es ließ sich jedoch nicht ver-

---

1) Vgl. § 10 Abs. 2 SchiffsBG

meiden, daß eine Anzahl von Schiffen ohne feste Kreditzusage in Auftrag gegeben wurde. Um die Reedereien bei der Fertigstellung solcher Neubauten nicht unökonomischen Finanzierungsmethoden auszuliefern, konnten die Schiffsbanken ihrer Kundschaft deshalb nicht die Präferenz des Pfandbriefgeschäfts entgegenhalten, sondern mußten ungeachtet der spürbaren Verschlechterung ihrer Refinanzierungsmöglichkeiten versuchen, durch Ausgabe hochverzinslicher Schiffspfandbriefe "auch die letzten Reserven des Kapitalmarktes zu mobilisieren."[1)]

Trotz dieser Bemühungen gingen die Darlehensauszahlungen 1956 gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Dieser Ausfall konnte aber von den Reedereien aufgefangen werden, weil sie infolge der günstigen Schiffahrtskonjunktur in größerem Umfang eigene Mittel für die Finanzierung ihrer Neubauten einzusetzen vermochten.[2)] Der im Verlauf des Jahres 1957 eintretende Verfall der Frachtraten ließ dann aber die Kreditnachfrage erheblich ansteigen. Da der Kapitalmarkt, der sich lange Zeit in einer schwachen Verfassung befunden hatte, nunmehr an Ergiebigkeit nichts zu wünschen übrig ließ[3)], konnten die Schiffsbanken den Anforderungen ihrer Kundschaft voll gerecht werden und mit 216,8 Mill. DM das Auszahlungsergebnis der Vorjahre erheblich übertreffen. Mit der fortschreitenden Besserung der Kapitalmarktverhältnisse trafen die Schiffsbanken zunehmend auf den Wettbewerb anderer Kreditgeber, die nicht wie die Spezialinstitute den einschränkenden Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes unterworfen sind und zudem häufig über günstigere Refinanzierungsmöglichkeiten verfügen. Überdies hielten die Reeder ihre Finanzierungswünsche wegen des rasch sinkenden Kapitalzinses zurück, um die weitere Entwicklung abzuwarten. Der daraus entstehende "Käufermarkt" für Schiffshypotheken hat sich in einem Druck auf die Konditionen ausgewirkt.[4)] Gleichwohl konnte das Aktivgeschäft der Schiffsbanken 1958 und 1959 noch einmal beträchtlich ausgeweitet werden.

Angesichts des Überflusses an Kapital sahen sich die Banken

---

1) A. HIRTE: Schiffahrt und Schiffsbanken in 1955, in: DlK, 7. Jahrg. (1956), S. 225
2) Vgl. Geschäftsbericht LÜBECK 1956/57, S. 7 und BREMEN 1956, S. 11
3) Vgl. Geschäftsberichte BREMEN 1957, S. 10; HAMBURG 1957, S.10 und LÜBECK 1957/58, S. 7
4) Vgl. Geschäftsberichte DUISBURG, S. 9 und BREMEN 1958

Anfang 1958 vor die Frage gestellt, Kredite auch an ausländische Reeder zu geben.[1] Weil derartige Kredite nicht nur die Exportbemühungen der deutschen Werften, sondern auch die dringend erwünschte Kapitalausfuhr unterstützen konnten, haben das Bremer, das Hamburger und das Lübecker Institut 1958 erstmals in der Geschichte der deutschen Schiffspfandbriefbanken Darlehensabschlüsse mit ausländischen (meist skandinavischen) Reedereien getätigt. Die Darlehen wurden zu marktüblichen Bedingungen in deutscher Währung gewährt und entsprechend den Vorschriften des Schiffsbankgesetzes besichert. Soweit die Voraussetzungen erfüllt waren, sind zusätzlich Bürgschaften der HERMES-Kreditversicherung oder andere geeignete Zusatzsicherheiten gestellt worden. In Hinblick darauf, daß es sich überwiegend um sehr große Objekte handelte, haben die Schiffsbanken diese Kreditgeschäfte konsortial abgewickelt.

Diese Form der Zusammenarbeit, die sich bei den Auslandskrediten bewährt hatte, ist daraufhin auch bei der Beleihung von größeren Objekten deutscher Reedereien angewandt worden, um eine günstigere sachliche und größenmäßige Risikostreuung zu erreichen.[2]

(2) Die Entwicklung der Struktur der langfristigen Ausleihungen

Wie bereits in den Nachinflationsjahren haben auch nach der Währungsreform von 1948 die Verwendungsauflagen für die öffentlichen Refinanzierungsmittel zunächst die Zusammensetzung des Darlehensbestandes bestimmt. Im Gegensatz zu den damaligen Kreditaktionen des Reiches sind jedoch nach 1948 die verschiedenen Schiffahrtszweige in gleicher Weise begünstigt worden, so daß sich insgesamt eine ausgeglichenere sachliche Risikostreuung ergibt. Der Umfang der Verwendungsauflagen konnte aber erst vermindert werden, seitdem die Schiffsbanken unter dem Einfluß des Kapitalmarktförderungsgesetzes und nach der Freigabe des Marktes im Jahre 1955 ihre Refinanzierung zunehmend auch auf Mittel des freien Kapitalmarktes stützen konnten. Im einzelnen hat sich die Aufteilung der Ausleihungen auf See- und Binnenschiffahrt

---

1) Bezüglich der folgenden Einzelheiten vgl. die Geschäftsberichte der betreffenden Institute für die Jahre 1958 und 1959

2) Vgl. Geschäftsbericht HAMBURG 1958, S. 7

wie folgt entwickelt:

Tabelle 4

Zusammensetzung des Darlehensbestandes der deutschen Schiffspfandbriefbanken nach Schiffahrtszweigen

(1949 bis 1959)

Jahr	insgesamt Betrag	See- und Küstenschiffahrt Betrag	v.H.	Binnenschiffahrt Betrag	v.H.
1949	19.254	10.593	55	8.661	45
1951	117.251	83.811	71	33.440	29
1953	231.515	182.706	79	48.809	21
1955	385.480	285.501	74	99.979	26
1957	601.037	445.100	74	155.937	26
1959	904.705	699.361	77	205.344	23

Quelle: Zusammengestellt aus den Geschäftsberichten der deutschen Schiffspfandbriefbanken

Auch innerhalb der verschiedenen Schiffahrtszweige konnte eine Aufteilung der Kredite nach der Beschäftigungsart der Fahrzeuge vorgenommen werden. So dienen heute in der Seeschiffahrt neben Frachtschiffen für die Tramp- und Linienfahrt, Tanker, Kühlschiffe und Spezialfahrzeuge als Kreditsicherheit, während in der Binnenschiffahrt neben der Berücksichtigung der verschiedenen Schiffstypen und Einsatzarten auch die Verteilung der Pfandobjekte auf Stromgebiete berücksichtigt wird.[1)2)] Daneben haben die Banken Fischdampfer und andere Fischereifahrzeuge beliehen. Entsprechend den Notwendigkeiten der Wiederaufbaufinanzierung erlangte auch die Beleihung von Schiffsbauwerken, die vor dem Zweiten Weltkrieg keinen nennenswerten Umfang erreicht hatte, eine gewisse Bedeutung. Wegen der oben aufgezeigten gesetzlichen Beschränkungen haben aber die ins Deckungsregister eingetragenen Bauwerkshypotheken 3 - 5 v.H. des Deckungsbestandes in der Regel nicht wesentlich überschritten.

Aus dem Standort und der Geschäftspolitik der einzelnen Institute ergeben sich indes beträchtliche Abweichungen in der

1) Geschäftsbericht HAMBURG 1957, S. 6
2) Vgl. dazu auch die Nachweisungen über die Gliederung des Darlehensbestandes nach Schiffsgrößen in den Geschäftsberichten der Banken

Zusammensetzung des Darlehensbestandes. So gewährt die Duisburger Bank, die der Rheinschiffahrt seit Jahrzehnten eng verbunden ist, überwiegend Binnenschiffskredite, auf die Ende 1959 etwa 75 v.H. der langfristigen Ausleihungen entfielen. Im Gegensatz dazu widmet sich die Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG. vornehmlich der Beleihung von See- und Küstenschiffen. Bei den anderen Banken entspricht die Struktur des Darlehensbestandes etwa den angeführten Durchschnittswerten.

Die regionale Risikostreuung ist für das Schiffskreditgeschäft von untergeordneter Bedeutung, da sich aus der Eigenschaft des Schiffes als Träger des internationalen Warenverkehrs die denkbar größte örtliche Verteilung der Risiken ergibt. Nach dem Eintragungsort der Beleihungsobjekte stehen naturgemäß die großen Seehäfen Hamburg und Bremen im Vordergrund, wobei eine gewisse Schwerpunktbildung nach dem Sitz der Institute erkennbar wird.[1] Die Tendenz zur regionalen Abgrenzung des Schiffskredits, die sich in den ersten DM-Geschäftsjahren aus der Zweckbindung der Refinanzierungsmittel ergab und von den Banken mehrfach kritisiert worden ist, kann aber heute als überwunden gelten. Sie müßte in Anbetracht des Auslandskreditgeschäfts, auf das 1959 rd. 5 v.H. des Darlehensbestandes entfiel, auch als widersinnig erscheinen.

Aus den aufgezeigten Wandlungen in der Struktur der Ausleihungen haben sich nach 1948 beträchtliche Verschiebungen in der Grössengliederung des Darlehensbestandes[2] ergeben. Denn mit dem Hinauswachsen des Kundenkreises über den Bereich der mittleren und kleinen Schiffahrt ergab sich zwangsläufig die Notwendigkeit, große und größte Schiffseinheiten zu finanzieren. Der Trend zum Großkredit wurde durch die Entwicklungstendenzen im Schiffbau gefördert, die dazu führten, daß die Trampschiffahrt, die sich vor dem Kriege darauf beschränkt hatte, alte Schiffe billig aufzukaufen und bis zur Verschrottung in Fahrt zu halten, in steigendem Umfang Neubauten in Auftrag gab, weil die hohen Schiffspreise, die steigenden Betriebskosten und der Mangel an nautischem und technischem Personal den Einsatz großer, schneller Schiffe für

---

1) Vgl. dazu die Nachweisungen der Banken über die Aufgliederung der Schiffshypotheken nach dem Eintragungsort der Schiffe in den Geschäftsberichten 1959 BERLIN, S. 7; BREMEN; HAMBURG, S. 13; LÜBECK, S. 12

2) Vgl. Tabelle IV im Anhang

den Transport von Massengütern besonders wirtschaftlich erscheinen ließ.[1] Ein solcher Großtanker oder Massengutfrachter aber kostet heute kaum weniger als 30 Mill. DM.[2]

Obwohl derartige Beleihungen meist als Konsortialgeschäft abgewickelt werden, da sie die Risikobereitschaft eines einzelnen Instituts erheblich übersteigen, hat sich das Kreditgeschäft der deutschen Schiffspfandbriefbanken immer stärker auf Großkredite verlagert. Während Ende 1949 nur ein Kredit (von DM 1.150.000,-) die Millionengrenze überschreitet, weisen zehn Jahre später 190 Darlehenskonten Forderungen über eine Million DM aus, auf die mit 407 Mill. DM etwa 45 v.H. der Gesamtausleihungen entfallen. Die größten Einzelkredite erreichen etwa die Hälfte des haftenden Eigenkapitals der einzelnen Institute; sie dürften die eigenen Mittel beträchtlich übersteigen, wenn die Forderungen an Großreedereien zu Gesamtengagements zusammengefaßt werden.

(3) Die Entwicklung der Bonität der langfristigen Ausleihungen

Mit der Zusammenballung der Kredite hat sich die Krisenanfälligkeit der Schiffsbanken gegenüber den Vorkriegsjahren zweifellos erhöht, da bereits einzelne größere Verluste die Existenz des betroffenen Instituts in Frage stellen können. Hinzu kommt, daß sich das Risiko auch mit dem stärkeren Hervortreten der Beleihung von Schiffsbauwerken erhöht hat, weil die Verwertung eines in Bau befindlichen Schiffes für die Bank unter Umständen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein kann.

Daraus folgt jedoch nicht zwingend eine Minderung der Bonität des Darlehensbestandes. Einerseits ist das Risiko des Großkredits im normalen Wirtschaftsablauf wesentlich geringer als beim Kleinkredit, weil große Engagements wegen der relativ geringeren Kosten eingehender überwacht werden können.[3] Zum anderen bleibt das Risiko eines Darlehens auf Schiffsbauwerke zeitlich begrenzt, denn mit der Fertigstellung verwandelt sich der Kredit automatisch in eine Forderung an einem neuen und damit wohl stets beleihungswürdigen Schiff.[4] Schließlich ist für die Bonität des Schiffskredits neben der persönlichen Kreditwürdig-

---

1) Vgl. FISSER, a.a.O., S. 174 und Geschäftsbericht BREMEN 1956, S. 13
2) Zahlenangabe bei Th. SCHECKER: Dem Schiffbau neue Impulse geben, in: Die Welt, Nr.124, vom 28.Mai 1960, S. 12
3) EHLEN, a.a.O., S. 29
4) VOGELS, a.a.O., S.80

keit des Darlehensnehmers der Wert der dinglichen Sicherheit von ausschlaggebender Bedeutung. In dieser Hinsicht bieten aber die in der Praxis gezogenen Beleihungsgrenzen einen weitgehenden Schutz gegen Kapitalverluste, der zudem in den Nachkriegsjahren durch Bürgschaften und Darlehen der öffentlichen Hand im nachstelligen Hypothekenraum verstärkt wird.[1] Der Schiffskredit ist deshalb anders zu beurteilen als etwa der Industriekredit der Geschäftsbanken.[2]

Aus solchen allgemeinen Betrachtungen läßt sich jedoch schwerlich eine Vorstellung von der Qualität des Darlehensbestandes der deutschen Schiffspfandbriefbanken gewinnen. Versucht man auf Grund der bekannten Symptome, der Zins- und Tilgungsrückstände, der Zahl der Zwangsversteigerungsverfahren sowie der Abschreibungen auf Darlehens- und Zinsforderungen[3] zu einer Aussage zu gelangen, so muß hervorgehoben werden, daß der externen Bilanzkritik in dieser Hinsicht Grenzen gesetzt sind. Obwohl zwischen den einzelnen Banken gewisse Unterschiede bestehen, ist deshalb auf Einzelvergleiche verzichtet worden; denn aus Abweichungen von wenigen oder gar Bruchteilen eines Prozents könnten ohne Kenntnis der näheren Umstände Ergebnisse nur mit wesentlichen Vorbehalten abgeleitet werden.

Eines der wichtigsten Kennzeichen für die Bonität des Dekkungsbestandes bildet die Gegenüberstellung der Zins- und Tilgungsrückstände mit den entsprechenden Sollgrößen, da die Relation einen Eindruck von der Ertragskraft der beliehenen Objekte zu vermitteln vermag, von der die Sicherheit der Schiffshypothek entscheidend abhängt. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß im Schiffskreditgeschäft Zins- und Tilgungsrückstände nicht völlig zu vermeiden sind, weil etwa eine Havarie oder ein anderes Mißgeschick ein Schiff monatelang festhalten und dadurch seinem Reeder ein empfindlicher Verdienstausfall entstehen kann, der insbesondere bei kleinen und mittleren Unternehmen auch in konjunkturell günstigen Jahren durch die Frachterlöse der übrigen Schiffe nicht immer auszugleichen ist. In einer Frachtenbaisse

---

1) Vgl. Geschäftsbericht LÜBECK 1957/58, S. 7
2) Dieser Tatsache haben auch die Bankenaufsichtsbehörden Rechnung getragen, indem sie die Schiffsbanken nach Artikel 6 Abs. 3 Buchst. h der Bekanntmachung über Anzeigen nach §§ 8, 9, 12 und 14 KWG von der Anzeigepflicht von Millionenkrediten nach § 9 des Kreditwesengesetzes befreit haben.
3) Vgl. Tabelle V im Anhang

wird angesichts des strukturellen Mangels der deutschen Schiffahrt an Eigenkapital und der daraus resultierenden hohen Zins- und Tilgungsverpflichtungen in einem solchen Falle ein verständnisvolles Entgegenkommen der Gläubiger aber unumgänglich sein.

Obwohl die internationale Schiffahrt in den Nachkriegsjahren zwei Wendepunkte der Konjunktur[1] erlebt hat, sind die von den deutschen Schiffsbanken ausgereichten Kredite im großen und ganzen ordnungsgemäß bedient worden. Insbesondere konnten die fälligen Zinsen bis auf bedeutungslose Restbeträge, die in allen Jahren weit unter 1 v.H. des Zinssolls blieben, regelmäßig gezahlt werden. Im Zeitverlauf zeigt sich in den Depressionsjahren 1952/53 und 1958/59 eine geringfügige Zunahme der Zinsrückstände, die aber weit hinter den entsprechenden Zahlen der Weltwirtschaftskrise zurückbleibt.

Auch die Amortisationsraten sind, von unbedeutenden Ausnahmen abgesehen, termingerecht eingegangen. Lediglich in den beiden letzten Jahren des Untersuchungszeitraumes läßt sich ein leichter Anstieg der Abzahlungsrückstände feststellen. Angesichts der herrschenden Frachtendepression, in der vor allem die mittelständischen Reedereien der weltweiten und der Nord-Ostsee-Trampschiffahrt in vielen Fällen verlustbringende Charterabschlüsse in Kauf nehmen mußten[2], sind Tilgungsrückstände in Höhe von nicht einmal 3 v.H. des Sollbetrages indes als ausserordentlich gering anzusprechen. Bei einer Kritik bleibt aber zu bedenken, daß die Reeder notfalls unter Hinauszögerung der Regulierung anderer, vielfach durch Schiffsgläubigerrechte gedeckter Verbindlichkeiten versuchen, gegenüber ihren Hauptgläubigern das "Gesicht zu wahren", die Zins- und Tilgungsrückstände also nur bedingt als Zeichen für die Bonität der Darlehensforderungen anzusehen sind.

Überdies stellen die der öffentlichen Kritik besonders stark ausgesetzten Abzahlungsrückstände eine manipulierte Größe dar, weil die Banken die aufgelaufenen Amortisationsverpflichtungen umschulden oder in anderer Form Tilgungserleichterungen gewähren können und solche Kredite entweder als "kurz- und mittelfristige Schiffshypotheken" oder unter anderen Debitorenposi-

---

1) Bezüglich der Entwicklung des Frachtenmarktes in den Nachkriegsjahren vgl. Tabelle 1 "Jahresdurchschnitte der Frachtenindices (1951 bis 1959)" auf S. 19 dieser Arbeit

2) Geschäftsbericht LÜBECK 1959, S. 10

tionen ausweisen. Ohne Einblick in den tatsächlichen Sachverhalt können aus den Veränderungen dieser Positionen, die neben gestundeten und umgeschuldeten Abzahlungsraten auch echte kurz- und mittelfristige Kredite enthalten, Anhaltspunkte für die Qualität des Deckungsbestandes nicht hergeleitet werden, zumal die Banken sich zu einer Stundung nur dann bereit erklären können, wenn der Wert der Kreditsicherheiten und die Kreditwürdigkeit des Schuldners außer Zweifel stehen. "Dort, wo die Bonität der Unterlagen ernstlich gefährdet ist, müssen sie in der Regel Zwangsmaßnahmen ergreifen, da ein Zuwarten in solchen Fällen erfahrungsgemäß die Verlustmöglichkeiten vergrößert."[1)]

So betrachtet spricht der geringe Umfang der Zwangsvollstrekkungsverfahren für die Sicherheit der Deckungsforderungen. Er kennzeichnet aber zugleich das Bestreben der Schiffahrt, durch Erfüllung des Kapitaldienstes "das Vertrauen zu rechtfertigen, das ihr in den vergangenen Jahren des Wiederaufbaus von öffentlicher und privater Seite entgegengebracht worden ist."[2)] Insgesamt waren die deutschen Schiffspfandbriefbanken in den Jahren 1948 bis 1959 (bei durchschnittlich 4000 verwalteten Darlehen) an 21 Zwangsversteigerungsverfahren beteiligt, von denen 12 durch die betreffenden Banken und 9 von Dritten beantragt wurden. In keinem Falle haben die Institute Schiffe oder Schiffsbauwerke zur Verhütung von Verlusten übernehmen müssen.[3)]

Neben den Zins- und Tilgungsrückständen sowie der Zahl der Zwangsversteigerungsverfahren können die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Darlehens- und Zinsforderungen für die Beurteilung der Bonität des Darlehensbestandes herangezogen werden. Auch das Ergebnis dieser Erhebung sollte indes mit Vorsicht interpretiert werden, da eine zutreffende Bewertung der langfristigen Ausleihungen der Schiffsbanken, nicht zuletzt wegen der rasch wechselnden Schiffahrtskonjunktur, außerordentlichen Schwierigkeiten begegnet und die Abschreibungen, wenn überhaupt, nur über längere Zeiträume richtig ermittelt werden können. Im einzelnen zeigt sich in den Krisenjahren 1958/59 ein starker An-

---

1) MÖSSNER, a.a.O., S. 341/2
2) Geschäftsbericht HAMBURG 1958, S. 5
3) In zwei Fällen sind indes Schiffe von einem Treuhänder der Hauptgläubigerin erworben worden, gegen den die Banken in Höhe ihrer Darlehensforderungen einen Auseinandersetzungsanspruch erworben haben (vgl. Geschäftsberichte BREMEN 1959 und HAMBURG 1959, S. 15)

stieg der Abschreibungen[1], der im wesentlichen auf Einzelwertberichtigungen zurückzuführen ist, mit denen das Lübecker Institut "der Entwertung einzelner Objekte als Folge der Schifffahrtsbaisse"[2] Rechnung getragen hat. Insgesamt haben die Schiffsbanken in den Jahren 1948 - 59 rd. 2,3 Mill. DM auf Kapital, Zinsen (und Wertpapiere) abgeschrieben. Bezogen auf die mittlere Bilanzsumme ergibt sich damit ein Abschreibungssatz von o,o5 % p.a. Die effektiven Verluste dürften eher noch niedriger liegen, da die Kreditinstitute erfahrungsgemäß erkennbaren Risiken weitestgehend Rechnung zu tragen pflegen und die Einzelwertberichtigungen eher zu reichlich als zu gering bemessen.

Angesichts der harten wirtschaftlichen Belastungen, welche die deutsche Schiffahrt in den Nachkriegsjahren zu überwinden hatte, lassen die angeführten Zahlen auf eine gesunde Struktur der Beleihungsunterlagen schließen. Denn obwohl der Wiederaufbau der Flotte ohne genügendes Eigenkapital durchgeführt werden mußte und der Kapitaldienst deshalb eine erhebliche Vorbelastung der Reedereien im internationalen Wettbewerb darstellt, sind die Zinsen vollständig und - soweit erkennbar - auch in den konjunkturell ungünstigsten Jahren die Tilgungsraten im wesentlichen planmäßig gezahlt worden. Auch aus dem schnellen technischen Fortschritt im Schiffbau und den sprunghaften Veränderungen auf den Frachtenmärkten, die den Wert der Sicherungsobjekte erheblichen Schwankungen unterworfen haben, sind den Banken keine nennenswerten Kapitalverluste entstanden. Durch die Entwicklung der Schiffswerte wird aber unterstrichen, daß der Schiffskredit in weit stärkerem Maße als der Grundkredit von der Person des Kreditnehmers abzuhängen pflegt. Unter diesem Gesichtswinkel stellt die bisherige Entwicklung der deutschen Schiffspfandbriefbanken dem Schiffskreditgeschäft im allgemeinen und der sachkundigen Risikoauslese der Banken im besonderen gewiß kein schlechtes Zeugnis aus.

---

1) Die in Tabelle V ausgewiesenen "Abschreibungen" umfassen Abschreibungen und Einzelwertberichtigungen auf Darlehens- und Zinsforderungen. Soweit diese nicht gesondert angegeben werden, sind sie in der Weise ermittelt worden, daß sämtliche Abschreibungs- und Wertberichtigungspositionen (mit Ausnahme der Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen) zusammengefaßt und um die aus der Bilanz ermittelten Zuweisungen zu den Sammelwertberichtigungen gekürzt wurden.

2) Vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung Nr. 108, vom 12.Mai 1959

b) Die Entwicklung des kurz- und mittelfristigen Aktivgeschäfts

Das kurz- und mittelfristige Aktivgeschäft tritt bei den Schiffsbanken gegenüber der langfristigen Investitionsfinanzierung an Bedeutung weit zurück, weil entsprechende Refinanzierungsmittel nur in beschränktem Umfang zur Verfügung stehen und überdies nach den gesetzlichen Vorschriften weder ungedeckte Personalkredite gewährt noch einfache Wechsel diskontiert werden dürfen.[1] Von einem eigentlichen kurz- und mittelfristigen Kredit g e s c h ä f t läßt sich deshalb zunächst kaum sprechen; denn die in den Bilanzen unter "Debitoren", "sonstige Forderungen" oder "verschiedene Schuldner" ausgewiesenen Beträge betreffen überwiegend zufallsbedingte Soll-Salden.

Von zeitbedingten Schwankungen abgesehen, erreichten die kurz- und mittelfristigen Forderungen kaum 1 v.H. der Bilanzsumme und sind seit 1938 schließlich auf weniger als o,1 v.H. gesunken. Nach 1948 liegen diese Debitoren absolut und relativ deutlich höher als in den letzten Kriegs- und Vorkriegsjahren. Das ist vor allem darauf zurückzuführen, daß nach der Währungsreform in Anbetracht des Kapitalmangels der deutschen Schiffahrt in größerem Umfang Zusatzdarlehen zum Ausgleich von Disagiobeträgen gewährt werden mußten, um den Reedereien die volle Abdeckung der aufgenommenen Zwischenkredite zu ermöglichen. Die Rückzahlung dieser Damnum-Vorlage erfolgte im Wege der sogenannten Tilgungsstreckung, d.h. durch eine Vorschaltung der üblicherweise bereits bei der Auszahlung zu kürzenden Darlehensabzüge vor die planmäßige Tilgung. Tendenziell ist die Bedeutung des kurz- und mittelfristigen Kreditgeschafts seit 1948 gesunken, weil mit Fortschreiten der finanziellen Konsolidierung bei den Schiffahrtsunternehmen die Nachfrage nach Disagio-Zusatzdarlehen nachgelassen hat.

Ergänzend bleibt in diesem Zusammenhang auf die Veränderungen der "kurz- und mittelfristigen Schiffshypotheken" zu verweisen. Diese erstmals 1953 mit 7,1 Mill. DM ausgegliederten Forderungen (die in den anliegenden Tabellen mit den langfristigen Krediten in der Position "Schiffshypotheken" zusammengefaßt sind) haben sich seither wie folgt entwickelt:

---

1) Vgl. die Erläuterungen zu § 5 SchiffsBG bei VOGELS, a.a.O., S. 50 und PRAUSE, a.a.O., S. 266

1954	4,7 Mill. DM
1955	5,1 Mill. DM
1956	5,6 Mill. DM
1957	23,7 Mill. DM
1958	15,5 Mill. DM
1959	11,o Mill. DM

Aus den sprunghaften Bestandsveränderungen, die in den Einzelbilanzen noch ausgepragter als in den Totalzahlen hervortreten, wird der hohe Liquiditätsgehalt dieser Forderungen erkennbar und zugleich unterstrichen, daß diese Position neben umgeschuldeten Amortisationsruckständen in erheblichem Umfang echte kurzfristige Kredite umfaßt. Beispielsweise dürfte der steile Anstieg dieser Ausleihungen in einem Jahr günstiger Schiffahrtskonjunktur wie 1957 vor allem auf das Bestreben vieler Reeder zurückzuführen sein, wegen des raschen Sinkens der Kapitalzinssätze für ihre Neubauten zunächst Zwischenkredite der Schiffsbanken in Anspruch zu nehmen und erst später eine langfristige Anschlußfinanzierung zu beschaffen. Trotz der starken absoluten Veränderungen hat das kurzfristige Kreditgeschäft gemessen an der Bilanzsumme mit 3,8 v.H. indes auch in diesem Jahr keine nennenswerte Bedeutung erlangt.

2) Die Entwicklung der Geldanlagegeschäfte

Bei den Geldanlagegeschäften handelt es sich im Gegensatz zum aktiven Kreditgeschäft um eine vorübergehende Anlage flüssiger Mittel, die bei einer kurzfristigen Verschlechterung der Liquiditätslage und zur Abwicklung des laufenden Geschäftsverkehrs bereitstehen müssen. Das Liquiditätsproblem spielt zwar in der Praxis des Realkreditgeschäfts eine untergeordnete Rolle, da die Gesetzesvorschriften mit Rücksicht auf die Zahlungsbereitschaft der Banken ein Kündigungsrecht der Pfandbriefgläubiger zwingend ausschließen[1] und die jederzeit fälligen Verbindlichkeiten bedeutungslos sind. Ihre Liquiditätsvorsorge erschöpft sich im wesentlichen darin, die Mittel für den Pfandbriefzinsendienst rechtzeitig zu disponieren, was normalerweise keine Schwierigkeiten bereitet, weil die Darlehenszinsen einige Zeit vor den Pfandbriefzinsen fällig werden und diese in der Regel um die Zinsmarge und die Zinsen des in Darlehen angelegten Teils des Eigenkapitals überdecken.[2] Lediglich die Notwendigkeit einer sorgfäl-

---

1) § 8 Abs. 2 Satz 2 SchiffsBG
2) MÖSSNER, a.a.O., S. 362/3

tigen Kurspflege erfordert einen Mindestbestand an Liquiditätsreserven, um auch größere Rückflüsse eigener Schuldverschreibungen jederzeit aufnehmen zu können.

Nach den Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes dürfen die Banken verfügbares Geld nur durch Anlage bei geeigneten Kreditinstituten, durch Ankauf ihrer Schiffspfandbriefe, zentralbankfähiger Wechsel und Wertpapiere sowie durch die Beleihung von Wertpapieren nutzbar machen.[1] Von diesen gesetzlich zulässigen Anlageformen werden das Diskont- und das Lombardgeschäft von den Schiffsbanken nicht gepflegt. Sie bevorzugen stattdessen die Anlage auf Sicht- und Terminkonten bei anderen Banken oder, soweit längerfristig Mittel verfügbar sind, den Erwerb von Wertpapieren. Der Ankauf eigener Schuldverschreibungen erfolgt in der Regel aus Gründen der Kurspflege und dient nur in Ausnahmefällen der Anlage flüssiger Gelder, deren Höhe zu einem Teil gerade durch die Notwendigkeit bestimmt wird, gegebenenfalls Stützungskäufe durchzuführen. Trotzdem erscheint es gerechtfertigt, auch diese Papiere den liquiden Anlagen zuzurechnen, da es sich meist um unbedeutende Beträge handelt, die kurzfristig wieder placiert werden konnten.

Im Vergleich zu anderen Bankengruppen sind die liquiden Anlagen bei den Schiffsbanken gering. Ihre Höhe hat zwar im einzelnen beträchtlichen Schwankungen unterlegen, erreicht aber im Durchschnitt kaum 10 v.H. des Gesamtvermögens.[2] Lediglich unter außergewöhnlichen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen sowie in den Perioden des Aufbaus des Kreditgeschäfts haben sich größere Abweichungen von diesem Mittelwert ergeben.

Das Ideal der vollkommenen Harmonisierung zwischen Aktiv- und Passivgeschäft konnte indes in keiner Periode verwirklicht werden, weil angesichts der unsicheren Kapitalmarktverhältnisse regelmäßig vor Abschluß der Darlehensverträge die Refinanzierung sichergestellt werden mußte, um das mit einer späteren Mittelbeschaffung verbundene Zinsrisiko auszuschalten. Vor allem in den Jahren des Wiederaufbaus der deutschen Handelsflotte als nur in wenigen Fällen fertige Schiffe zur Beleihung angeboten wurden, mußten die Banken vielfach in Umkehrung der gesetzlich vor-

---

1) § 5 Abs. 2 SchiffsBG

2) Vgl. Tabellen I und II im Anhang

geschriebenen Reihenfolge Pfandbriefe verkaufen, ohne die erforderliche Deckung durch Schiffshypotheken zu besitzen.[1] An Stelle der ordentlichen mußte deshalb eine Ersatzdeckung geschaffen werden , die aber 5 v.H. des Deckungsbestandes in keinem Falle überschritten hat und damit weit hinter den Extremwerten der Bodenkreditinstitute zurückblieb.[2]

3. Die Entwicklung der Dienstleistungs- und Sondergeschäfte

Außer der Beleihung von Schiffen und Schiffsbauwerken, der Ausgabe von Schiffspfandbriefen, der begrenzt zulässigen Annahme von Depositengeldern und verschiedenen Geldanlagegeschäften dürfen die Schiffspfandbriefbanken nur einige wenige im Schiffsbankgesetz ausschließlich aufgezählte Dienstleistungsgeschäfte betreiben. Es sind dies a) die Vermittlung von Darlehen und deren Verwaltung für Dritte, b) der kommissionsweise An- und Verkauf von Wertpapieren, c) die Verwahrung und Verwaltung von Wertgegenständen für Dritte sowie d) die Besorgung der Einziehung von Wechseln, Anweisungen und ähnlichen Papieren.[3] Kreditleihgeschäfte sind den Schiffsbanken danach ebenso wie das Emissions- und das Gründungsgeschäft untersagt. Dagegen werden von den Kommentatoren auch das nicht ausdrücklich aufgeführte Geldsortengeschäft und der kommissionsweise An- und Verkauf von Devisen für zulässig erachtet.[4] Eine größere Bedeutung haben indes nur die zu a) genannten Kreditvermittlungs- und -verwaltungsgeschäfte erlangt.

Schon vor dem Kriege waren die Schiffsbanken verschiedentlich mit der Durchleitung öffentlicher Gelder betraut worden. Ein größeres Ausmaß hat die treuhänderische Verwaltung solcher Mittel indes erst nach 1948 angenommen, als wegen der umfangreichen Kapitalverluste, die den deutschen Reedereien durch die Kriegsschäden und die Ablieferung von Schiffen an die Siegermächte entstanden waren in beträchtlichem Umfang nachstellige Schiffshypotheken aus öffentlichen Fonds bereitgestellt werden mußten. Um

---

1) Zur Frage der rechtlichen Problematik des Pfandbriefvorverkaufs auf Grund einer Ersatzdeckung vgl.: J. v. KÖLLER: Die Problematik der Ersatzdeckung im Hypothekenbankgeschäft, in: DlK, 5. Jahrg. (1954) S. 205 f

2) K. RIEGER (a.a.O., S.85) gibt die Ersatzdeckung der Hypothekenbanken und der öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute Ende 1954 mit 33 bzw. 12 v.H. an

3) Vgl. § 5 Abs. 1 SchiffsBG

4) Vgl. VOGELS, a.a.O., S. 52 f und PRAUSE, a.a.O., S. 267

dem Streben der Reedereien nach einer Minderung der Zinsbelastung entgegenzukommen, hat sich das Bremer Institut überdies nach dem Vorbild einer Reihe anderer Kreditinstitute der Küstenländer[1] 1953 in die Vermittlung von unverzinslichen Schiffbaudarlehen gemäß § 7d EStG eingeschaltet und bis Ende 1954 Darlehen im Gesamtbetrag von 56,3 Mill. DM[2] vermittelt.

Neben diesen Kreditvermittlungs- und -verwaltungsgeschäften sind den Banken nach der Währungsreform verschiedene administrative Sondergeschäfte von der öffentlichen Hand übertragen worden. Es handelt sich dabei insbesondere um die treuhänderische Verwaltung der auf Grund des Gesetzes zur Sicherung von Forderungen für den Lastenausgleich vom 2. September 1948[3] entstandenen Umstellungslasten sowie Aufgaben bei der Abwicklung der Altsparerentschädigung[4] und der Wertpapierbereinigung[5]. Im Gegensatz zu den Hypothekenbanken spielte diese Verwaltungstätigkeit für die Schiffspfandbriefbanken jedoch nur eine untergeordnete Rolle, da Umstellungslasten nach den gesetzlichen Bestimmungen auf die grosse Zahl der gesunkenen, abgelieferten oder für total verloren erklärten Schiffe nicht zur Entstehung gekommen sind und die Aufgaben bei der Abwicklung der Altsparerentschädigung und der Wertpapierbereinigung im Vergleich mit dem rasch wachsenden Geschäftsvolumen ständig an Bedeutung verloren haben.

IV. Die Entwicklung der Ertragsverhaltnisse als Ergebnis

1. Probleme und Methode der Untersuchung

Die Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung der deutschen Schiffspfandbriefbanken wäre unvollständig, wenn nicht das Ergebnis ihres Erwerbsstrebens, dessen Bedingungen in den vorhergehenden Abschnitten aufgezeigt worden sind, untersucht würde. Der Er-

---

1) Siehe dazu auch: 7d-Darlehensaktion gegen Bankbürgschaft, in: HANSA, 89. Jahrg. (1952), S. 1700; Neue Aktion für Schiffsdarlehen, in: Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung, 7. Jahrg. (1952), Nr. 94, S. 4; 7d-Aktion der Hamburger Sparcasse erbrachte 8,5 Mill. DM, in: Handelsblatt, 7. Jahrg. (1952), Nr. 3, S. 5
2) Geschäftsbericht BREMEN 1954, S. 8
3) WiGBl. S. 87
4) Vgl. dazu im einzelnen das Gesetz zur Milderung von Härten der Währungsreform (Altsparergesetz) vom 14. Juli 1953 (BGBl. I S. 495) und W. GÜSSEFELD: Die Schuldverschreibungen in der Altsparerregelung, in: DIK, 4. Jahrg. (1953), S. 91, 99 und 107 ff
5) Vgl. dazu das Wertpapierbereinigungsgesetz vom 19. August 1949 (WiGBl. S. 295)

kenntniswert einer externen Erfolgsanalyse auf Grund der Gewinn- und Verlustrechnungen ist allerdings trotz des weitgehenden Verzichts auf die bewußte Bildung stiller Reserven, der fast vollständigen Verwirklichung des Bruttoprinzips und der formalen Übereinstimmung der Aufwands- und Ertragspositionen aus verschiedenen Gründen beschränkt.

Abgesehen von den bei jeder Teilperiodenrechnung entstehenden Bewertungsproblemen wird die Auswertung der veröffentlichten Erfolgsrechnungen vor allem deshalb ungemein erschwert, weil das vorgeschriebene Formblatt den Besonderheiten des Kreditgeschäfts der Schiffsbanken durch die Zusammenfassung von einmaligen und laufenden Aufwendungen bzw. Erträgen in Sammelpositionen nicht gerecht wird. Hinzu kommt, daß die Bestimmungen des Schiffsbankgesetzes einer periodengerechten Gewinnermittlung entgegenstehen, da die einmaligen Aufwendungen für das Pfandbriefgeschäft, wie Druckkosten der Wertpapiere, Kosten der Börseneinführung, Bonifikationen usw., die ebenso wie das Disagio auf die gesamte Laufzeit der Anleihen zu verteilen wären, nach Grundsatz der Vorsicht nicht oder nur beschränkt aktivierungsfähig sind.[1)]

Noch schwerer wiegt schließlich der Umstand, daß wegen des Fehlens einheitlicher Richtlinien für die Gewinn- und Verlustrechnungen die einzelnen Positionen bei den verschiedenen Banken und im Zeitvergleich inhaltlich nicht übereinstimmen. Neben diesen offenbaren Mängeln der Gewinn- und Verlustrechnungen, die nur zu einem Teil durch eine Aufbereitung des Zahlenmaterials beseitigt werden konnten,[2)] wird die Erfolgsanalyse, die in Form einer Zinsspannenrechnung[3)] durchgeführt werden soll, auch dadurch erschwert, daß die Durchschnittsbilanzen wegen des Fehlens ausreichender Unterlagen nur als arithmetisches Mittel aus den

---

1) Nach § 23 Abs. 3 SchiffsBG müssen die durch die Ausgabe der Schiffspfandbriefe entstandenen Kosten, einschließlich der für die Unterbringung gezahlten Provisionen voll zu Lasten des Jahresergebnisses verbucht werden. Die Aktivierung des Disagios ist dagegen unter bestimmten Voraussetzungen zulässig, der so gebildete Aktivposten aber jährlich mit mindestens einem Viertel abzuschreiben (vgl. § 23 Abs. 1 und 2 SchiffsBG)

2) Um das Zahlenmaterial soweit möglich vergleichbar zu machen, ist beispielsweise auch in den Erfolgsrechnungen, in denen die einmaligen Aufwendungen für das Pfandbriefgeschäft nicht mit den korrespondierenden Vergütungen der Darlehensnehmer saldiert werden, eine Aufrechnung vorgenommen worden.

3) Vgl. Tabellen XI und XII im Anhang

Jahresanfangs- und -schlußbeständen gebildet werden konnten. Die aus diesem Umstand entstehenden Ungenauigkeiten dürften jedoch in relativ engen Grenzen bleiben, da sich die Ausweitung des Kreditvolumens der Schiffsbanken wegen der Langfristigkeit des Geschäfts wesentlich stetiger als bei den durch saisonale Schwankungen und das "window dressing" beeinflußten Kreditbankbilanzen vollzieht. Als günstiges Moment ist daneben die Tatsache zu werten, daß sich die Schiffsbanken fast ausschließlich auf das reine Kreditgeschäft beschränken und somit bei der Erfolgsanalyse eine Ausgliederung der Aufwendungen und Erträge für die Dienstleistungsgeschäfte unterbleiben kann.

Hinsichtlich der Technik und der allgemeinen Probleme der Zinsspannenrechnung kann auf die diesbezügliche umfangreiche Literatur verwiesen werden.[1] Die meisten dieser Arbeiten, die von der internen Erfolgsrechnung ausgehen und überdies die besonderen Fragen der Hypothekenbankbilanzen nur am Rande erörtern, sind für die hier gegebene Problemstellung jedoch nur von beschränktem Wert.

Weil internes Material für die Untersuchung nicht zur Verfügung stand, mußte versucht werden, auf Grund der veröffentlichten Zahlen die einmaligen und die laufenden Aufwendungen bzw.Erträge zu trennen. Im einzelnen könnte die von uns bei der Auswertung der Gewinn- und Verlustrechnungen getroffene Zuordnung der verschiedenen Positionen auf Kritik stoßen. Eine gewisse Willkür läßt sich bei dem Bemühen, die einmaligen und die laufenden Aufwendungen bzw. Erträge auf Grund der externen Erfolgsrechnung zu trennen, aber in keinem Falle vermeiden. Nach Abwägung anderer Gliederungsmöglichkeiten scheint die getroffene Abgrenzung für die Durchführung der Erfolgsanalyse indes als am meisten geeignet.

2. Die Entwicklung der Bruttozinsspanne

Die wichtigste, weil nachhaltigste Gewinnquelle der Schiffspfandbriefbanken bildet die Bruttozinsspanne, die Differenz zwi-

---

1) Aus der Fülle der Literatur sei genannt: C. EISFELD: Die Zinsspanne bei Banken, Sparkassen und Kreditgenossenschaften, in: Sparkasse, 53. Jahrg. (1933), S. 237 ff; derselbe: Die Auswertung der Bankbilanz durch die Zinsspannenrechnung, in:Der Wirtschaftstreuhänder, 3. Jahrg. (1934), S. 217 ff; W.HOTZEL: Zinsspanne und Zinsspannenrechnung im Bankbetrieb, Diss.Leipzig, Berlin 1936; P. STAMPFLI: Zinsspanne und Zinsspannerechnung im Bankgewerbe, Bern 1955

schen Pfandbrief- und Darlehenszins. Dagegen treten die Zinseinnahmen aus der Anlage der liquiden Mittel (die nach dem Formblatt für die Gewinn- und Verlustrechnung mit den meist geringfügigen sonstigen Zinsaufwendungen saldiert werden dürfen) in der Regel an Bedeutung weit zurück. Wie die langfristige Betrachtung unterstreicht, ist der hohe Anteil der "anderen Zinserträge" am Zinsüberschuß im Gründungsjahr 1918 deshalb keineswegs als typisch anzusehen, sondern durch die zeitbedingte Zurückhaltung der Banken im Darlehensgeschäft bedingt.

Für die Auswertung der Zinsspannenrechnung müssen in den der Gründung folgenden Jahren die starken Veränderungen des Kreditvolumens und der Kapitalstruktur berücksichtigt werden, die sich offenbar keineswegs gleichmäßig vollzogen haben. Der Aussagewert der ermittelten Zahlen wird dadurch stark gemindert. Auch der Versuch, die Veränderungen der Eigenkapitalquote durch einen Verrechnungszinssatz auszugleichen[1], bleiben aus diesen Gründen von beschränktem Wert. Tendenziell läßt sich lediglich mit Fortschreiten der Inflation eine Steigerung der Bruttozinsspanne erkennen, die vor allem auf die Verbesserung der Konditionen im Darlehensgeschäft, daneben aber auch auf die Zunahme der sonstigen Zinserträge zurückzuführen ist.

Nach der Währungsstabilisierung zeigte sich zunächst eine starke Anspannung der Ertragslage, da das Kreditvolumen wegen der Unmöglichkeit, Schiffsdarlehen zu marktgerechten Bedingungen zu refinanzieren, gering blieb. Erst mit dem Anlaufen der Reichskreditaktion für die Binnenschiffahrt hat sich ab 1927 eine allmähliche Besserung ergeben. Nach den Bedingungen des Reichskredits war für die Aktivkredite ein Zinssatz von 6 Prozent festgelegt, während sich aus der Kompensation der Zinsaufwendungen der von der öffentlichen Hand bereitgestellten und der am Kapitalmarkt beschafften Mittel ein durchschnittlicher Passivzins von 5 Prozent ergab. Demgegenüber zeigt sich (auch unter Berücksichtigung der "Zinsen auf Eigenkapital") seit 1929 ein deutlich höherer, fortlaufend steigender Zinsüberschuß. Diese Entwicklung

---

1) Um die Unterschiede in der Kapitalstruktur berücksichtigen zu können, sind die haftenden Mittel (= Grundkapital + Rücklagen + Sammelwertberichtigungen), die ebenso wie das Fremdkapital werbend angelegt sind, mit einem Verrechnungszins von 5% belastet und der um diese "Aufwendungen" gekürzte Zinsüberschuß als Bruttozinsspanne II der effektiven Zinsspanne gegenübergestellt worden.

dürfte einerseits darauf zurückzuführen sein, daß die Schiffsbanken für die aus eigenen Mitteln gewährten Kredite einen höheren Zinsertrag erzielen konnten. Zum anderen hat sich die Bereitschaft der Banken zur Kurspflege insofern ertragsmäßig positiv ausgewirkt, als die Beschränkung des Umlaufs an hochverzinslichen Schuldverschreibungen zu einer erheblichen Minderung der Zinsbelastung führen mußte.

Dagegen war die Zwangskonversion von 1931, durch die der Zinssatz der am Kapitalmarkt placierten 8prozentigen Schiffspfandbriefe mit Wirkung vom 1. Januar 1932 auf 6% gesenkt wurde, ertragsmäßig ohne Bedeutung, da die Zinsersparnis in vollem Umfang an die Darlehensnehmer weitergegeben werden mußte.[1] Eine entsprechende Regelung[2] ist bei der Zinsermäßigung von 1935 getroffen worden, durch die der Nominalzins der Bankschuldverschreibungen auf durchgehend 4,5 Prozent gesenkt wurde. Im Gegensatz zu der ersten Konversion läßt sich die dadurch bedingte Verminderung der Zinsbelastung der Schiffsbanken aus der Zinsspannenrechnung jedoch nur unvollkommen erkennen, da sie durch die gleichzeitige Belebung des Pfandbriefgeschäfts weitgehend überdeckt wurde. In den folgenden Perioden ergab sich als Folge der allmählichen Ablösung der gering verzinslichen öffentlichen Gelder durch Mittel des freien Kapitalmarktes eine fortgesetzte Steigerung der Zinsbelastung. Da die Zinserträge aus dem Darlehensgeschäft und der Anlage der liquiden Mittel nicht in gleichem Umfang ausgeweitet werden konnten, ging die Bruttozinsspanne stetig zurück. Diese Schrumpfung der Zinsmarge hat sich in den Kriegsjahren, als der rückläufigen Nachfrage nach Schiffskrediten ein zunehmendes Kapitalangebot gegenüberstand, verstärkt fortgesetzt.

Mit der Wiederaufnahme der Beleihungstätigkeit nach der Währungsreform blieben die Schiffsbanken wegen des Versagens des freien Kapitalmarktes zunächst wiederum im wesentlichen auf die Bereitstellung von Refinanzierungsmitteln aus öffentlichen Fonds angewiesen. Im Interesse der kreditsuchenden Reedereien wurden

---

1) Vgl. Kapitel III des Ersten Teils der Vierten Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zum Schutze des inneren Friedens vom 8. Dezember 1931 (RGBl. I S. 699)

2) Vgl.Artikel 2 der Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Durchführung einer Zinsermäßigung bei Kreditanstalten vom 25.Juni 1935 (RGBl. I S. 808)

diese Gelder zu günstigen, nur allmählich den Marktbedingungen angepaßten Zinssätzen bereitgestellt: noch für 1952 ergab sich aus den ausgegebenen Schuldverschreibungen eine durchschnittliche Zinsbelastung von weniger als 4 Prozent. Die Bereitstellung von zinsgünstigen öffentlichen Mitteln führte anderseits zwangsläufig zu einer Einflußnahme der zuständigen Regierungsstellen auf die Konditionen des Darlehensgeschäfts. Der an sich berechtigte Wunsch, durch eine Minderung der Zinsspanne die Belastung der Kreditnehmer so tragbar wie möglich zu gestalten, mußte jedoch seine natürliche Grenze in den Mindestsätzen finden, die kein verantwortungsbewußtes Kreditinstitut unterschreiten kann.[1)]

Diese Mindestspanne liegt im Schiffskreditgeschäft in Abhängigkeit von der Bonität und der Größe der Objekte bei etwa 3/4 bis 1 % p.a. Mit Ausnahme der Jahre 1948/49 und 1950 hat sich der Bruttozinsüberschuß nach der Währungsreform in diesen Grenzen bewegt. Er liegt damit um fast 50 v.H. unter der Zinsertragsspanne der Vorkriegszeit. Auch diese geringe Marge ist in den beiden ersten DM-Geschäftsjahren noch unterschritten worden. Die Unterschreitung des Normalsatzes dürfte indes nur zu einem Teil aus dem Druck der öffentlichen Stellen auf die Darlehensbedingungen resultieren. Weit stärker scheint sich dagegen zunächst die geringe Verzinsung der Ausgleichsforderungen ausgewirkt zu haben.[2)]

Durch die rasche Ausweitung des Kreditgeschäfts und den Ankauf eines Teils der Ausgleichsforderungen durch das Zentralbankensystem ist deren Anteil am Geschäftsvolumen (und damit die gewinnmäßige Belastung der Schiffsbanken) aber im Laufe der Zeit rasch zurückgegangen. Entsprechend der Normalisierung der Ertragsverhältnisse zeigt die Bruttozinsspanne ab 1951 nur geringe Veränderungen, die zudem im wesentlichen auf Mängel in der

---

1) Geschäftsbericht BREMEN 1948/49

2) In Abhängigkeit von den zu deckenden Passivposten variiert die Zinsausstattung der Ausgleichsforderungen zwischen 0 und 4,5 Prozent. Den größten Posten bilden die 4,5prozentigen Ausgleichsforderungen, die zur Deckung von Divergenzen zwischen den umlaufenden 4prozentigen RM-Schiffspfandbriefen und den Deckungshypotheken dienen. Zum Ausgleich der Verbindlichkeiten aus fälligen Zinsscheinen sind den Schiffsbanken unverzinsliche Ausgleichsforderungen und zur Bedeckung der Rückstellungen für die Umstellungskosten mit 3 % verzinsliche Sonderausgleichsforderungen zugeteilt worden. Dem verbleibenden allgemeinen Bilanzausgleich, insbesondere als Gegenposten zum Eigenkapital, dienen ebenfalls mit 3% verzinsliche Ausgleichsforderungen.

Ermittlung der Durchschnittsbilanz zurückzuführen sein dürften. Im Zeichen eines "Verkäufermarktes" für Schiffshypotheken ist es danach gelungen, die fast ununterbrochen steigende Zinsbelastung, deren Ursache in der "Kommerzialisierung" der staatlichen Kreditmittel und der nach Auslaufen des Kapitalmarktförderungsgesetzes tendenziell zunehmenden Kapitalzinssätze zu suchen ist, auf die Kreditnehmer abzuwälzen. Erstmals 1958, nachdem die fortschreitende Verflüssigung des Kapitalmarktes zu einer vielfach drückenden Konkurrenz des nichtorganisierten Schiffskredits geführt hatte, haben die Banken nicht ohne Besorgnis auf eine Minderung ihrer Zinsmarge hingewiesen.[1] Dieser Wettbewerbsdruck mußte sich um so stärker auswirken, als die Rückflüsse aus den auf Basis 7- und 8prozentiger Schuldverschreibungen refinanzierten Krediten wegen des zeitweise auf 5 % gesunkenen Zinssatzes für Schiffspfandbriefe nur mit Verlust ausgeliehen werden konnten. Erst im Laufe des Jahres 1959 haben die Banken den Umlauf der hochverzinslichen Stücke, auf die zeitweise fast ein Drittel des langfristigen Fremdkapitals entfiel[2], um etwa 5 v.H. verringert und damit den Zinsetat entlasten können.

3. Die Entwicklung der Nettozinsspanne

Aus der Bruttozinsspanne, die keineswegs in ihrer vollen Höhe Gewinn darstellt, müssen vor allem die sogenannten Handlungsunkosten gedeckt werden. Über die Zusammensetzung dieser Aufwandsposition liegen für die älteren Jahresabschlüsse keine Angaben vor. Die Kostenstruktur dürfte jedoch von den seit 1932 erkennbaren Verhältnissen nicht wesentlich abweichen. Die "Handlungsunkosten" würden danach überwiegend Personalaufwendungen und in geringerem Umfang Steuern, Abschreibungen auf Sachanlagevermögen, Kapital und Zinsen sowie sachliche Verwaltungskosten umfassen.[3] Diesen laufenden persönlichen und sachlichen Aufwendungen sind für die Erfolgsanalyse die "sonstigen Erträge" gegenübergestellt worden, die unter anderem Einnahmen aus der Verwaltung von Darlehen, der Vermietung eigener Grundstücke und anderen Ne-

---

1) Vgl. Geschäftsberichte BREMEN 1958 und DUISBURG 1958, S. 9
2) Siehe Tabelle IX im Anhang
3) In einzelnen Gewinn- und Verlustrechnungen werden auch vor 1932 verschiedene dieser Kostengruppen ausgegliedert. Da aber wegen der wiederholten Änderung des Formblatts die Vergleichbarkeit nicht gegeben erschien, ist auf eine Ausgliederung verzichtet worden.

bengeschäften enthalten, da ihnen entsprechende, in der Bedarfsspanne erfaßte Kosten zuzuordnen sind.

Die Einnahmen aus solchen Nebengeschäften blieben indes in den ersten Berichtsperioden ertragsmäßig bedeutungslos, so daß die mit Fortschreiten der Inflation unablässig steigenden Betriebsaufwendungen aus dieser Ertragsquelle nicht annähernd gedeckt werden konnten. Auch nach der Währungsstabilisierung blieb die Ertragslage der Schiffsbanken trotz der beträchtlichen Verminderung der laufenden Aufwendungen zunächst auf das äußerste angespannt, da wegen der völligen Stagnation des Kreditgeschäfts der Zinsüberschuß auf einen geringfügigen Betrag zusammengeschrumpft war. Eine Besserung der Ertragsverhältnisse ergab sich erst im Laufe des Jahres 1929, nachdem die in Zusammenhang mit der Wiederaufnahme der Beleihungstätigkeit sprunghaft gestiegene Bedarfsspanne auf ein "normales" Maß zurückgeführt werden konnte. In den folgenden Jahren haben die Handlungsunkosten nur geringen Veränderungen unterlegen, so daß die bis 1928 negative Nettozinsspanne entsprechend der Zunahme des Bruttogewinns bis 1934 stetig gewachsen ist.

Mit der Belebung des Kreditgeschäfts hat sich in den folgenden Jahren eine fortlaufende Senkung der Bedarfsspanne ergeben. Die Ursache für diese Entwicklung bildet vor allem die relative Minderung der Personalaufwendungen. Der Rückgang der Personalkosten wurde aber zu einem Teil kompensiert durch die Zunahme der Steuern und Abgaben, die sich trotz des Rückgangs der Gewinne auch in den Kriegsjahren fortgesetzt hat. Selbst wenn man berücksichtigt, daß wegen der unzureichenden Abgrenzungsmöglichkeiten teilweise einmalige Aufwendungen in der Bedarfsspanne erfaßt sind, bleibt die der Minderung des Zinsüberschusses folgende Schrumpfung des Nettogewinns unverkennbar; denn während die Nettozinsspanne 1934 noch über 1 % ausmachte, vermögen die nachhaltigen Erträge in den beiden letzten der untersuchten RM-Geschäftsjahre die laufenden Aufwendungen nur knapp zu decken.

Wesentlich rascher als in der Nach-Inflationszeit hat sich nach 1948 die Konsolidierung der Ertragsverhältnisse vollzogen. Zwar konnte für die beiden ersten Geschäftsjahre ein Nettozinsüberschuß nicht erwirtschaftet werden, da der Neuaufbau des Kreditgeschäfts vergleichsweise hohe Personal- und Sachaufwendungen erfordert hat. Die hinter dem Wachstum des Geschäftsvolumens weit zurückbleibenden Personalkosten haben aber wiederum eine fast ununterbrochene Senkung der Bedarfsspanne herbeige-

führt, so daß bereits 1951 die laufenden Betriebsaufwendungen durch den Bruttozinsüberschuß überdeckt werden. In der (relativen) Verminderung dieser im wesentlichen stückproportionalen Kosten, die bezogen auf die Bilanzsumme in den DM-Abschlüssen weniger als ein Viertel der vergleichbaren Vorkriegszahlen ausmachen, findet vor allem die Zunahme des durchschnittlichen Darlehensbetrages Ausdruck.[1)]

Wie alle anderen Aufwands- und Ertragsgrößen zeigt auch die Position "Steuern", die im Gegensatz zu den vorhergehenden Perioden nunmehr ausschließlich Steuern vom Einkommen, vom Ertrag und vom Vermögen umfaßt, in den Jahren nach der Währungsreform eine sprunghafte absolute Zunahme. In Relation zum Bilanzvolumen ergab sich jedoch mit der Besserung der Ertragsverhältnisse bis 1953 ein schneller Anstieg (auf 0,65 %), dem sich - bedingt durch die relative Verringerung des steuerlichen Reingewinns und die Senkung der Körperschaftsteuersätze - in den folgenden Jahren ein allmählicher Rückgang (auf 0,40%) anschloß. Durch die Minderung der Steuerlast, verbunden mit der Einsparung von Personalkosten konnte die ab 1956 erkennbare leichte Schrumpfung des Bruttozinsüberschusses überkompensiert und die Nettozinsspanne tendenziell ausgeweitet werden. Anderseits haben die Schiffsbanken mit der Senkung ihrer Verwaltungskosten die gegenüber der Vorkriegszeit ausgeprägte Verringerung der Bruttozinsspanne nur zu einem Teil auffangen können. Insgesamt liegt die Nettozinsspanne im Zeitvergleich nach 1948 deshalb deutlich niedriger als im Durchschnitt der vorhergehenden Perioden.

4. Die Entwicklung der Erfolgsspanne

Den laufenden Aufwendungen und Erträgen, deren Verhältnis die Entwicklung der Erfolgsspanne in ihrer Grundrichtung bestimmt, stehen mehr oder minder einmalig oder doch nicht regelmäßig an-

---

1) Im Verhältnis zu der Zahl der verwalteten Darlehen (einschließlich der wegen der geringeren Arbeitsbelastung mit 0,5 gewichteten durchlaufenden Kredite) stellten sich die Personalaufwendungen 1933 auf 100,- RM/Stück, 1943 auf 167,- RM/Stück und 1958 auf 202,- DM/Stück. (Da die technische Geschäftsabwicklung bei der Lübecker Bank auf Grund vertraglicher Vereinbarungen durch die Landesbank und Girozentrale Schleswig-Holstein erfolgt, und deshalb nur sehr geringe Personalaufwendungen ausgewiesen werden, sind die Zahlen dieses Instituts bei der Ermittlung der obigen Durchschnittswerte nicht berücksichtigt worden.)

fallende Erfolgskomponenten gegenüber, die die Höhe des verfügbaren Reingewinns sehr verschieden stark beeinflussen. Neben den außerordentlichen sind als einmalige Aufwendungen bzw. Erträge die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Darlehens- und Zinsforderungen sowie die Provisionen aus dem Darlehensgeschäft erfaßt worden, deren Höhe in Abhängigkeit von den konjunkturellen Wechsellagen und der Ausweitung des Kreditgeschäfts beträchtlichen Schwankungen unterworfen ist. Dabei soll nicht verkannt werden, daß sowohl die Abschreibungen als auch die Provisionen im Grunde (mit kalkulatorischen Durchschnittssätzen) dem ordentlichen Betriebsergebnis zugerechnet werden müßten. Da eine periodengerechte Abgrenzung der Abschreibungen jedoch wegen der Unmöglichkeit, das Vermögensrisiko im voraus auch nur annähernd richtig zu bestimmen, nicht vorgenommen wird, und überdies die Darlehensprovisionen von den meisten Banken voll zugunsten des Jahresergebnisses vereinnahmt werden, würde bei einer Berücksichtigung dieser unregelmäßig anfallenden Aufwendungen und Erträge in der Nettozinsspanne die Erfolgsanalyse ungemein erschwert.

Im Gegensatz zu den seit der Einführung einheitlicher Formblätter vergleichsweise tief gegliederten Gewinn- und Verlustrechnungen werden in den älteren Bilanzen neben den Zinspositionen, den Handlungskosten und den sonstigen Erträgen lediglich die Provisionen gesondert ausgewiesen. Diese einmaligen Einnahmen aus dem Darlehensgeschäft haben in der Inflationszeit stetig zugenommen. Ein besonders starker Anstieg zeigt sich für das Jahr 1922, so daß der aus den beträchtlichen Kostensteigerungen resultierende Nettozinsverlust nicht nur ausgeglichen, sondern ein gegenüber den vorhergehenden Perioden (nominell) beträchtlich höherer Reingewinn ausgewiesen werden konnte. In den folgenden Perioden haben sich sodann die Ertragsverhältnisse wesentlich verschlechtert: Nur durch die Vereinnahmung von einmaligen Erträgen und Verwaltungskostenbeiträgen der Darlehensnehmer konnten die Gewinn- und Verlustrechnungen in den ersten RM-Geschäftsjahren ausgeglichen werden. Erst seit 1927, nachdem mit der Belebung des Kreditgeschäfts größere Provisionserträge angefallen waren, zeigte sich ein Anstieg der Erfolgsspanne, der sich - unter Schwankungen - in den folgenden Jahren fortgesetzt hat.

Die Notwendigkeit, eingetretenen Verlusten und erkennbaren

Risiken durch Abschreibungen und Wertberichtigungen Rechnung zu tragen, führte im Verlauf der Weltwirtschaftskrise zu einer beträchtlichen Steigerung der einmaligen Aufwendungen. Diesen steigenden Aufwendungen standen als Folge der Zurückhaltung der Banken im Darlehensgeschäft geringere Einnahmen aus Abschlußprovisionen gegenüber. Da gleichzeitig in erheblichem Umfang außerordentliche Erträge vereinnahmt werden konnten, hat sich die Schrumpfung der Erfolgsspanne indes in vergleichsweise engen Grenzen gehalten. Ab 1935 haben sich dann in Zusammenhang mit der Belebung des Kreditgeschäfts die Ertragsverhältnisse sprunghaft verbessert.

Seit den letzten Vorkriegsjahren zeigte sich als Folge der fortlaufenden Verringerung der Zinsüberschüsse, die durch einmalige Erträge nicht ausgeglichen werden konnten, wiederum eine Minderung der Gewinnmarge. Ein gewisser Ausgleich für den Wettbewerbsdruck im Aktivgeschäft ist aber durch den grundlegenden Wandel der Kapitalmarktverhältnisse geschaffen worden; denn lediglich durch die Vereinnahmung eines Teils der im Emissionsgeschäft erzielten Agiogewinne und anderer außerordentlicher Erträge konnte ein noch stärkeres Absinken der Erfolgsspanne verhindert werden. Die Verschlechterung der Ertragsverhältnisse läßt sich auch aus den Veränderungen der Rentabilität des Eigenkapitals[1)] erkennen, die im Geschäftsjahr 1930 mit 13,5 % ihrem Kulminationspunkt zustrebte und im Verlauf der Weltwirtschaftskrise rasch auf unter 8% gesunken ist. Einem leichten Anstieg seit der Mitte der dreißiger Jahre folgte ab 1938 eine starke Verringerung der Rendite, die während des Krieges schließlich mit etwa 6 % den niedrigsten Stand seit der Wiederaufnahme der Beleihungstätigkeit erreichte. Da die Banken trotz der Schrumpfung der Gewinnmarge im Interesse ihres Emissionskredits von einer Kürzung der Gewinnausschüttungen soweit möglich Abstand genommen haben, waren sie gezwungen, in erheblichem Umfang einmalige Erträge zur Dividendenzahlung heranzuziehen und darüber hinaus die Dotation der offenen und stillen Reserven einzuschränken.

Während die Zehntelung des Hypothekenbestandes nach der Währungsreform zu einer entsprechenden Verringerung des Zinsüberschusses führte, blieben die persönlichen und sachlichen Aufwen-

---

1) Als Eigenkapital (haftende Mittel) sind das Grundkapital, die Rücklagen und die Sammelwertberichtigungen erfaßt worden

dungen der Schiffsbanken im wesentlichen unverändert. Die Dekkung der Verwaltungskosten aus laufenden Erträgen war deshalb zunächst nicht gewährleistet. Wie bereits in den Nach-Inflationsjahren konnte nur durch die Heranziehung von Provisionen und sonstigen einmaligen Erträgen aus dem Darlehensgeschäft ein Ausgleich des Unkostenetats herbeigeführt werden. Auch nachdem sich die Ertragsverhältnisse mit der Ausweitung des Geschäftsvolumens konsolidiert hatten, haben die Erträge aus dem "Auszahlungsgeschäft"[1] noch lange Zeit einen bestimmenden Einfluß auf den Verlauf der Reingewinnkurve ausgeübt.

Da nicht in allen Bilanzen eine Abgrenzung der Provisionserträge vorgenommen wird, mußten sich in Abhängigkeit von der Entwicklung des Neugeschäfts erhebliche kurzfristige Verschiebungen in der Ertragsstruktur ergeben. Diese Schwankungen wurden aber zu einem Teil durch die Zuweisungen zu den Sammelwertberichtigungen ausgeglichen, weil eine starke Ausweitung des Kreditvolumens eine entsprechende Dotation der Delkredererückstellungen erforderlich macht, um das Verhältnis der Pauschalwertberichtigungen zum Forderungsbestand zu wahren. Der Streit um die steuerliche Anerkennung der Sammelwertberichtigungen[2] und die im Zyklus der Schiffahrtskonjunktur schwankende Höhe der Einzelwertberichtigungen lassen diese Wechselbeziehung indes nur unvollkommen in Erscheinung treten. Der Saldo der einmaligen Aufwendungen und Erträge war aus diesen Gründen nach 1948 absolut und in Relation zur Bilanzsumme beträchtlichen Veränderungen unterworfen, die durch die Schwankungen der Nettozinsspanne teils verstärkt, teils ausgeglichen wurden.

Trotz dieser häufig divergierenden Einflüsse zeigt die Erfolgsspanne eine klare Entwicklungstendenz: Sie ist bis 1955 von 0,05 auf 0,85 % gestiegen und in der Folge in Zusammenhang mit der Verschärfung der Wettbewerbsbedingungen stetig auf 0,60 % zurückgegangen. Obwohl die Gewinnspanne damit die Durchschnittswerte der Vorkriegsjahre deutlich unterschritten hat, liegt die Effektivverzinsung des Eigenkapitals, die nach der Überwindung der anfänglichen Schwierigkeiten 1955 mit 16,3 % ihren Höchststand erreichte und bis 1959 auf 11,0 % gesunken ist, erheblich höher, weil die Minderung der Gewinnmarge durch

---

1) ADOLPHS, a.a.O., S. 9
2) Vgl. oben S.48 f

den Rückgang der Eigenkapitalquote überkompensiert wurde. Der höhere Reinertrag hat in den Dividendensätzen[1] aber nur unvollkommen Ausdruck gefunden, da die Banken zunächst der Stärkung ihrer offenen (und stillen) Rücklagen, denen zeitweise mehr als zwei Drittel des Jahresgewinns zugewiesen worden ist, den Vorzug gegeben haben. Zudem ist die Dividendenpolitik mehr durch taktische Erwägungen als durch die tatsächlichen Ertragsverhältnisse bestimmt worden; denn trotz der seit 1955 rückläufigen Rentabilität sind die Gewinnausschüttungen zu Lasten der Reservendotation fortlaufend erhöht worden.

---

1) Vgl. Tabelle X im Anhang

ZWEITER TEIL
DIE WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER DEUTSCHEN SCHIFFSPFANDBRIEFBANKEN

I. Allgemeines

Die wirtschaftliche Bedeutung der Hypothekenbanken wird im allgemeinen in ihrer Tätigkeit als Vermittler zwischen dem kreditbedürftigen Grundbesitz und dem anlagesuchenden Kapital gesehen.[1] Ihr Geschäft besteht darin, durch die Pfandbriefausgabe die vielen Summen freien Kapitals zu sammeln und der Bodenwirtschaft, die mit größeren Beträgen zu arbeiten gezwungen ist, nutzbar zu machen.[2] Auf diesem Wege wird es möglich, die unmittelbare private Darlehensgewährung, die wirtschaftlich unbefriedigendste Form der Finanzierung des Bodenkreditbedarfs, durch das unkündbare, langfristige Bankdarlehen zu ersetzen und so dem Schuldner eine exakte Kalkulationsgrundlage zu geben. Durch ihre starke Stellung auf dem Hypothekenmarkt vermögen die Realkreditinstitute zudem die Kosten des Bodenkredits entscheidend zu beeinflussen, da sich kein Schuldner unbilligen Forderungen eines privaten Geldverleihers unterwerfen wird, wenn er das Kapital zu angemessenen Bedingungen bei einer Bank erhalten kann. Mittelbar vermag der bankmäßig organisierte Bodenkredit somit durch die Schaffung geregelter Kreditverhältnisse und die Erweiterung der Finanzierungsmöglichkeiten die Bauwirtschaft zu fördern und, davon ausstrahlend, einen belebenden Einfluß auf die Entwicklung der gesamten Volkswirtschaft auszuüben, der nach Auffassung DANNENBAUMS[3] so weit reicht, daß das Bestehen starker Hypothekenbanken einen Krisenschutz für ein Land darstellt.

Das Pfandbriefsystem bietet darüber hinaus auch für den Kapitalgeber Vorteile, der bereits geringe Beträge zu günstigen Zinssätzen anlegen kann, ohne die bei Direktausleihungen notwendige Prüfung der Kreditsicherheiten und andere Unannehmlichkeiten übernehmen zu müssen und an Stelle langer Kündigungsfristen bei der Hypothek ein jederzeit verkäufliches Wertpapier

---

1) Vgl. dazu und zum folgenden: DANNENBAUM, a.a.O., S. 9 ff und MÖSSNER, a.a.O., S. 21 ff
2) ADOLPHS, a.a.O., S. 3/4
3) a.a.O., S. 21

erhält. Zudem schließt der Erwerb einer Bankschuldverschreibung die Nachteile der Beleihung eines einzigen Grundstücks aus, so daß der Pfandbriefkredit insgesamt im Vergleich zum Privatdarlehen durch Risikomischung und fachmännische Schätzung qualifizierter, leichter realisierbar, in beliebige Beträge teilbar und damit in der Kapitalaufsaugung wie in der Schuldnerauslese leistungsfähiger ist.[1)]

In grundsätzlich gleicher Weise kann die wirtschaftliche Bedeutung der Schiffspfandbriefbanken umrissen werden. Ein Unterschied ergibt sich unseres Erachtens lediglich hinsichtlich der Gewichtung der verschiedenen Faktoren. Denn während im Grundkreditgeschäft die Sammlung des Kapitals und die Umformung der Kreditfristen als die wichtigsten Funktionen anzusehen sind, steht für den organisierten Schiffskredit die sachkundige Auswahl der Risiken im Vordergrund, weil für eine große Zahl von Kapitalanlegern, denen die im Schiffskreditgeschäft unerläßliche Sachkenntnis fehlt, nur im Wege einer Einschaltung erfahrener Spezialbanken das Risiko einer Anlage in Schiffahrtswerten tragbar erscheint. Im Gegensatz zum Bodenkredit, der sich in erheblichem Umfang auf Direktkredite natürlicher Personen und einer Vielzahl von Kapitalsammelstellen stützen kann, müßte deshalb ohne die Vermittlungstätigkeit der Schiffskreditinstitute ein beträchtlicher Teil des über sie bereitgestellten Kapitals der Schiffbaufinanzierung verloren gehen. Sie vermögen so die Schiffahrt, den Schiffbau und seine zahlreichen Zulieferindustrien wesentlich zu fördern. Eine gesamtwirtschaftlich bedeutungsvolle Aufgabe erfüllen die Schiffsbanken darüber hinaus, indem sie - nicht zuletzt in ihrem eigenen Interesse - aus ihrer Kenntnis des Schiffahrtsmarktes die Ertragsaussichten der geplanten Neu- oder Umbauten sorgfältig prüfen und durch eine Beratung ihrer Kundschaft unter Umständen die Ausführung unwirtschaftlicher oder risikovoller Investitionen verhindern.

Die starke Hervorhebung der "Garantiefunktion" der Schiffspfandbriefbanken schließt nicht aus, daß sie auch in Hinblick auf die Sammlung anlagesuchenden Kapitals eine wichtige Aufgabe erfüllen. Im folgenden soll ihre wirtschaftliche Bedeutung deshalb sowohl nach der Seite des Kapitalmarktes als auch hinsichtlich ihrer Stellung am Markt für Schiffskredit betrachtet werden.

---

1) MÖSSNER, a.a.O., S. 25

II. Die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Kapitalmarkt

Als einer der jüngsten Wertpapiertypen des Kapitalmarktes hat der Schiffspfandbrief lange Zeit um seine Anerkennung kämpfen müssen. Vor allem die Hypothekenbanken haben immer wieder geltend gemacht, daß die Hypothek untrennbar mit dem Grundstück verbunden und es deshalb unmöglich sei, sie auf eine bewegliche Sache zu erstrecken. Die von den Schiffsbanken emittierten Schuldverschreibungen könnten demzufolge nicht durch Hypotheken gedeckt, also keine Pfandbriefe sein.[1] Erst nach langwierigen Bemühungen hat sich die Auffassung der Schiffsbanken schließlich durchgesetzt.

Nachdem ihr Passivgeschäft in den Gründungsjahren zunächst recht vielversprechend angelaufen war, erwies es sich in der Periode des Kapitalmangels nach der Währungsstabilisierung mehr und mehr als unmöglich, Schiffspfandbriefe in nennenswerten Beträgen am freien Kapitalmarkt zu placieren. Die beschränkten Refinanzierungsmöglichkeiten haben einerseits die Ausweitung des Aktivgeschäfts begrenzt, während das geringe Kreditvolumen anderseits einer Einführung des Schiffspfandbriefs in breiteren Sparerkreisen hinderlich war. Erst im Verlauf des Zweiten Weltkrieges haben sich die Schiffsbanken allmählich aus diesem Kreislauf lösen können. Bis zu diesem Zeitpunkt haben sie lediglich dank der Finanzierungshilfen der öffentlichen Hand ihr Kreditgeschäft in bescheidenem Umfang aufrecht erhalten können.

Bei einem Wertpapierumlauf von 30,6 Mrd. RM waren im Jahre 1930 nur etwa nominell 6 Mill. RM Schiffspfandbriefe im Umlauf.[2] Gemessen am Gesamtvolumen des Wertpapiermarktes blieb dieser Wertpapiertyp mit einem Marktanteil von o,o2 v.H. also belanglos. Die Marktstellung der Schiffsbanken veränderte sich auch nicht wesentlich, als im Verlauf des Krieges die von der öffentlichen Hand übernommenen Schuldverschreibungen durch freie Emissionserlöse abgelöst werden konnten. Mitte 1944 standen einem Schuldverschreibungsumlauf von 152 Mrd. RM[3] Schiffspfandbriefemissionen von rund 37 Mill. RM gegenüber. Versucht man die in

---

1) A.HIRTE: 40 Jahre deutsche Schiffsbanken, a.a.O., S.310
2) Zahlenangaben nach: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 51.Jahrg. (1932), S. 348. Bezüglich dieser und der folgenden Angaben über den Schiffspfandbriefumlauf vgl.Tabelle VIII im Anhang
3) Zahlenangabe bei STRATHUS, a.a.O., S. 7

diesem Zeitraum beträchtlich gestiegene Verschuldung der öffentlichen Hand auszuschließen und den Umlauf an Schiffspfandbriefen mit dem Emissionsvolumen der Boden- und Kommunalkreditinstitute in Beziehung zu setzen, so hält sich auch bei dieser Bezugsgrundlage das Kreditgeschäft der Schiffsbanken an den genannten Stichtagen mit o,o5 bzw. o,25 v.H. in bescheidenem Rahmen.[1)]

In den Jahren nach der Währungsreform, die eine steile Aufwärtsentwicklung des organisierten Schiffskredits gebracht haben, veränderte sich die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Kapitalmarkt nicht wesentlich. Ende 1955 belief sich ihr Anteil am Gesamtvolumen des Rentenmarktes auf 1,o, Ende 1959 auf 1,2 v.H.[2)] Im Verhältnis zum Umlauf von Pfandbriefen, Kommunalobligationen und verwandten Schuldverschreibungen (nur Neugeschäft) hat sich der Anteil der Schiffspfandbriefe dagegen wie folgt entwickelt:

Tabelle 5

Umlauf an Schuldverschreibungen der Boden- und Kommunalkreditinstitute (1949 bis 1959)

Jahr	Gesamtumlauf Mill. DM	davon Schiffspfandbriefe Mill. DM	= v.H.
1949	244,9	10,9	4,4
1951	1.176,3	30,5	2,6
1953	3.442,9	53,3	1,5
1955	9.148,2	151,8	1,7
1957	13.112,4	286,9	2,2
1959	22.128,7	436,4	2,o

Quelle: Zusammengestellt aus: "Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland"

Der Inhaberschiffspfandbrief konnte danach unmittelbar nach der Währungsumstellung einen vergleichsweise bedeutenden Marktanteil gewinnen, der aber in den folgenden Jahren rasch gesunken ist. Erst nachdem Ende 1954 mit dem Auslaufen des Kapitalmarktförderungsgesetzes die einseitige Begünstigung bestimmter

1) Quellen wie Fußnoten 2 und 3 S. 131
2) Insgesamt waren am 31.12.1955 nominell DM 14,8 Mrd., 1959 DM 36,3 Mrd. festverzinsliche Wertpapiere (nur DM-Emissionen) im Umlauf (Vgl. Monatsbericht der Deutschen Bundesbank, Januar 1960, S. 99)

Emittentengruppen ein Ende gefunden hatte, haben die Schiffsbanken ihre Marktstellung geringfügig festigen können. Trotzdem hat ihr Anteil am Gesamtumlauf an Bankschuldverschreibungen in keinem Zeitpunkt 2 v.H. wesentlich überschritten. Aus diesen Zahlen kann indes nur sehr bedingt auf die Bedeutung der Schiffspfandbriefbanken geschlossen werden, da bei einem Vergleich ihres Passivgeschäfts mit dem der Boden- und Kommunalkreditinstitute der erheblich höhere Anteil der Namensschuldverschreibungen berücksichtigt werden muß. Bezieht man diese in die Betrachtung ein, so erreicht das langfristige Fremdkapital der Schiffspfandbriefbanken in den Jahren 1954 - 1959 mit geringen Schwankungen etwa 3,5 v.H. der Gesamtverbindlichkeiten der Boden- und Kommunalkreditinstitute.[1] Auch diese Zahl besitzt nur einen beschränkten Aussagewert, da das Kapital der Schiffskreditinstitute wesentlich häufiger als im Bodenkreditgeschäft umgeschlagen wird. Ein Eindruck von der wirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Schiffspfandbriefbanken kann deshalb eher von der Seite ihres Aktivgeschäfts gewonnen werden.

III. Die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Markt für Schiffskredit

In den Ausführungen über die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Schiffspfandbriefbanken haben wir mehrfach hervorgehoben, daß diese keineswegs als einzige Anbieter für Schiffskredit gelten können. Ähnlich wie auf dem Bodenkreditmarkt trifft der organisierte Realkredit auch in der Schiffbaufinanzierung auf eine Vielzahl von Wettbewerbern. Es erscheint deshalb reizvoll, trotz der Schwierigkeiten, die sich einem solchen Vorhaben entgegenstellen, eine Vorstellung über den Marktanteil der verschiedenen Anbietergruppen zu gewinnen. Wegen der beträchtlichen Ausweitung des Schiffskreditgeschäfts in den Jahren nach der Währungsreform hat es sich dabei als sinnvoll erwiesen, die Untersuchung in zeitlicher und sachlicher Beziehung zu untergliedern.

1. Die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Markt für Schiffskredit in den Jahren vor der Währungsreform

Im Verlauf des Ersten Weltkrieges hat die deutsche Handelsflotte etwa ein Drittel ihres Tonnagebestandes verloren. Die

---

1) Quelle wie Tabelle 5

Kriegsfolgen blieben darauf jedoch nicht beschränkt, da Deutschland durch den Vertrag von Versailles gezwungen wurde, alle Handelsschiffe von 1.600 BRT und darüber sowie einen erheblichen Teil der Küstenschiffe und Fischereifahrzeuge an die Siegermächte auszuliefern.[1] Als Folge dieser Ablieferungen ist der Tonnagebestand der deutschen Handelsflotte, der vor dem Kriege 5 Millionen BRT überstiegen hatte, im Verlauf des Jahres 1920 auf etwa ein Zehntel des Vorkriegsvolumens gesunken. Der Wiederaufbau vollzog sich jedoch ungemein schnell: Schon 1923 verfügte Deutschland durch Indienststellung von Neubauten und Rückkauf ehemals deutscher Schiffe aus dem Ausland über eine Handelsflotte von 2,6 Mill. BRT, deren Raumgehalt bis zum Ausbruch der Weltwirtschaftskrise weiter auf 4,2 Mill. BRT ausgeweitet werden konnte. Im Gegensatz zu den Seereedereien hat sich in der Binnenschifffahrt, deren Flotte nur in begrenztem Umfang der Abgabe unterlegen hatte, das Bauvolumen in engeren Grenzen gehalten.

Angesichts der großen Verluste, welche die deutsche Seeschifffahrt in den Kriegs- und Nachkriegsjahren erlitten hatte, mußte der Wiederaufbau der Flotte ohne staatliche Hilfe unmöglich erscheinen. Bereits im Herbst 1917 wurde mit dem Gesetz über die Wiederherstellung der deutschen Handelsflotte[2], das später durch den Reedereiabfindungsvertrag vom 23.Februar 1921 und verschiedene Überteuerungsabkommen ergänzt wurde, die Grundlage des Wiederaufbaus geschaffen.[3] Während jedoch in dieser Periode der Ausbau der Flotte im wesentlichen aus Entschädigungszahlungen des Reiches in Höhe von 117 Mrd. Papiermark (entsprechend 600 - 700 Mill. Goldmark)[4], Kapitalerhöhungen sowie den Betriebs- und Valutagewinnen der Reedereien gedeckt werden konnte, hat sich nach dem Auslaufen der öffentlichen Finanzierungshilfen seit der Währungsstabilisierung in allen Schiffahrtszweigen ein erheblicher Kreditbedarf ergeben, der wegen des ausgeprägten Kapitalmangels auf dem deutschen Kapitalmarkt nur zu einem Teil befriedigt werden konnte.

---

1) Vgl. dazu und zu den folgenden Zahlenangaben: Der Wettbewerb in der Seeschiffahrt, a.a.O., S. 38 und 56
2) RGBl. S. 1025
3) Vgl.dazu im einzelnen: H. PANTLEN: Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, Berlin und Leipzig 1927,S. 5 ff
4) Die Umrechnungen der Entschädigungsleistungen in Goldmark stimmen nicht voll überein. PANTLEN, a.a.O., S. 15 beziffert sie mit dem geringeren, PRIESTER (a.a.O., S. 71) mit dem höheren Betrag

Um der Arbeitslosigkeit vorzubeugen und den Werften zu helfen, hat das Reich aus Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge im Januar 1925 einen Kredit von 50 Mill. RM gewährt, der aber bereits Ende 1925 erschöpft war.[1] Der weitere Aufbau der Großschiffahrt ist vor allem durch Auslandsanleihen sowie Kredite in- und ausländischer Geschäftsbanken finanziert worden. Die mittleren und kleineren See- und Binnenschiffsreedereien, denen diese Finanzierungsmöglichkeiten verschlossen waren, blieben dagegen im wesentlichen auf den Kredit der deutschen und niederländischen Schiffspfandbriefbanken angewiesen. Da die deutschen Institute, wie wir gesehen haben, mit erheblichen Refinanzierungsproblemen zu kämpfen hatten, haben die holländischen Banken rasch ihre starke Stellung am Schiffskreditmarkt zurückgewinnen können.

Neben den Schiffspfandbriefbanken konnten in den Nachinflationsjahren die Sparkassen, die sich teilweise bereits zu einem Zeitpunkt dieses Geschäftszweigs angenommen hatten, als an die Gründung von Spezialbanken nach holländischem Vorbild noch nicht gedacht wurde, eine gewisse Bedeutung für die Kreditversorgung der kleineren Binnen- und Küstenschiffahrtsbetriebe gewinnen.[2] Insgesamt ist das Schiffskreditgeschäft aber nur von vergleichsweise wenigen Instituten gepflegt worden. Im allgemeinen sind wegen der besonderen Risiken dieses Geschäfts diesbezügliche Satzungsergänzungen nur bei solchen Sparkassen genehmigt worden, die sich wegen ihrer Verbundenheit mit den heimatlichen Schiffahrtskreisen Anträgen auf Gewährung von Darlehen nicht verschließen konnten und bei denen auf Grund ihrer Lage in einem größeren Stromgebiet oder in Küstengemeinden eine Vertrautheit mit den Verhältnissen der Schiffahrt gegeben erschien.[3] Eine weitere Kreditmöglichkeit ergab sich für die Partikulierschiffahrt in der Beleihung durch Schifferkreditgenossenschaften, die namentlich im Gebiet des mittel- und ostdeutschen Wasserstraßennetzes eine lebhafte Tätigkeit entfalteten, deren Betriebsmittel aber nicht ausreichten, das Kreditbedürfnis ihrer Mitglieder vollen Umfangs zu befriedigen.[4]

---

1) Vgl. W. KOCH: Die deutsche Linienschiffahrt in der Krise, Diss. Göttingen 1936, S. 11
2) Zum Schiffskreditgeschäft der Sparkassen vgl. im einzelnen: K. MICHAELIS: Der Schiffskredit und die Beteiligung der Sparkassen, in: Die Sparkasse, 56. Jahrg. (1936), S. 442 ff
3) MICHAELIS, a.a.O., S. 445
4) Vgl. dazu DEUBERT, a.a.O., S. 76 f

Die allgemeinen Kreditgenossenschaften und Geschäftsbanken, bei denen einerseits wegen der Struktur ihres Passivgeschäfts der Umfang der langfristigen Ausleihungen beschränkt wird und zum anderen ein starkes Mißtrauen gegenüber den "Wasserhypotheken" bestand, haben sich dagegen im Schiffskreditgeschäft stark zurückgehalten und im allgemeinen nur kurzfristige Betriebskredite gewährt.[1] Daß ein großer Teil der von den Großreedereien aufgenommenen kurzfristigen Bankkredite in der Weltwirtschaftskrise "eingefroren" ist[2], spricht nicht gegen die Richtigkeit dieser Behauptung.

Das Gesamtvolumen des deutschen Schiffskreditmarktes kann Anfang der dreißiger Jahre mit etwa 500 Mill. RM veranschlagt werden. Allein die Anleihe- und Bankverbindlichkeiten der sechs größten deutschen Seereedereien beliefen sich Ende 1931 auf 348 Mill. RM[3], während der Hypothekenbestand der niederländischen Schiffspfandbriefbanken auf deutschen Schiffen mit rund 100 Mill. RM angegeben wird.[4] Die langfristigen Kreditausreichungen der drei deutschen Institute erreichten dagegen in diesem Zeitraum nur etwa 15 Mill. RM[5]. Selbst wenn man berücksichtigt, daß die Schiffsbanken nicht in der Kreditversorgung der Großreedereien, sondern allein in der Finanzierung der kleinen und mittleren Schiffahrt ein Betätigungsfeld finden konnten, läßt sich aus diesen Zahlen doch unschwer ihre geringe wirtschaftliche Bedeutung erkennen.

Im Verlauf der Weltwirtschaftskrise, in der zeitweise fast

---

1) Vgl. R. STÖDTER: Neubauproblem und Schiffskredit, in: HANSA, 74. Jahrg. (1937), S. 1976

2) So berichtet KOCH (a.a.O., S. 114 ff), daß bei den sechs größten deutschen Linienreedereien Anfang 1932 neben einem deutschen Konsortialkredit von 140 Mill. RM, ein 16-Millionen-Kredit der Reichskreditgesellschaft und ein von holländischer Seite gewährter 10 Millionen Gulden Kredit fällig wurden, deren Rückzahlung bzw. Prolongation nur durch Überbrückungskredite und Kreditgarantien des Reiches erreicht werden konnte.

3) Zahlenangabe nach KOCH, a.a.O., S. 81

4) Die Angaben über die Höhe der Forderungen von holländischen Schiffshypothekenbanken an deutsche Reeder weisen außerordentliche Abweichungen auf. Die ZfBi (65. Jahrg., S. 122) beziffert sie 1931 auf 100 Mill. RM, T.P. BERGSMA (a.a.O.,S.86) 1936 auf 27 Mill. hfl (etwa 50 Mill. RM), R. BUSCH (Kreditmöglichkeiten der Schiffahrt, in: HANSA, 81. Jahrg. (1944), S. 396) für Ende 1928 auf 426 Mill. hfl = 725 Mill.RM. Dieser Betrag scheint jedoch stark überhöht.

5) Vgl. Tabelle I im Anhang

ein Fünftel der Welthandelsflotte beschäftigungslos aufgelegt werden mußte, ist die Schiffbautätigkeit und damit die Nachfrage nach Schiffskredit sprunghaft zurückgegangen: Die deutsche Seeschiffahrt hat in dieser Periode mit jährlich 30.000 BRT kaum ein Sechstel des im Durchschnitt der vorhergehenden Jahre abgelieferten Schiffsraums in Dienst gestellt.[1] Auch die Binnenschiffahrt, die 1929 noch mehr als 400 Neubauten von den Werften übernommen hatte, hat 1932 und 1933 nur 21 bzw. 27 neue Schiffe in Fahrt gesetzt.[2][3]

Seitdem sich die Neubautätigkeit ab 1935 langsam belebt hatte, konnte der zunehmende Kreditbedarf der Schiffahrt wiederum nicht ohne staatliche Unterstützung gedeckt werden, zumal die niederländischen Schiffspfandbriefbanken durch die zunehmende Devisenzwangswirtschaft mehr und mehr aus dem Markt gedrängt wurden. Ein teilweiser Ausgleich für diese Minderung des Kapitalangebots ist durch die Einschaltung der öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute in das Schiffskreditgeschäft erfolgt. Neben der Hamburgischen Landesbank hat vor allem die Staatliche Kreditanstalt Oldenburg-Bremen, die 1937 die Genehmigung zur Ausübung dieses Geschäftszweigs erhalten hatte, für den Ausbau der Fischerei-, Tramp- und Küstenschiffsflotte Kreditmittel bereitstellen können. Ende 1940 erreichte der Schiffshypothekenbestand des Bremer Instituts mit 6,6 Mill. RM (gegen 28,8 Mill. RM der drei Schiffspfandbriefbanken) seinen Höchststand.[4]

Die durch den organisierten und nichtorganisierten Schiffskredit bereitgestellten Kreditmittel blieben jedoch gemessen am Kapitalbedarf der Schiffahrt gering. Erst im Verlauf des Krieges, als der zunehmende Geldüberhang auf den Kreditmärkten An-

---

1) Zahlenangaben nach: Der Wettbewerb in der Seeschiffahrt, a.a.O., S. 48 und 147 f

2) Vgl.: Zeitschrift für Binnenschiffahrt, 67. Jahrg. (1935), S. 327

3) Einen Anhaltspunkt für die Entwicklung des Kreditgeschäfts vermitteln die Angaben über die Darlehensauszahlungen der sieben größten niederländischen und der deutschen Schiffspfandbriefbanken, die für 1930 auf 28,8 Mill.hfl bzw.3,6 Mill. RM, für 1935 auf 1,1 Mill. hfl bzw. 0,9 Mill. RM beziffert werden. (Zahlenangaben nach: La Navigation du Rhin, Jahrg.13, Nr. 11, November 1935 (zitiert nach TIEDJE, a.a.O., S. 26) und Tabelle III im Anhang)

4) Vgl. dazu die Geschäftsberichte der Staatlichen Kreditanstalt Oldenburg-Bremen, der Hamburgischen Landesbank sowie der deutschen Schiffspfandbriefbanken

lage suchte, ist ein grundlegender Wandel der Marktverhältnisse zu verzeichnen. Vor allem die Lebens- und Sachversicherungen sowie private Kapitalgeber,die in der Mehrzahl bisher dem Schiffskreditgeschäft völlig fremd gegenübergestanden hatten, erwiesen sich in dieser Periode als ernsthafte Wettbewerber der Schiffsbanken[1], so daß insgesamt der Marktanteil dieser Institute keine wesentliche Ausweitung erfahren haben dürfte.

2. Die Stellung der deutschen Schiffspfandbriefbanken am Markt für Schiffskredit in den Jahren nach der Währungsreform

a) Der Seeschiffskredit

Zum zweiten Mal innerhalb einer Generation ist die deutsche Seeschiffsflotte während des Zweiten Weltkrieges fast völlig vernichtet worden.[2] Von einer Vorkriegstonnage von über 4 Mill.BRT gingen durch Feindeinwirkung, Seeunfälle und Zwangsverkäufe im Ausland mehr als 3 Millionen BRT verloren. Was an deutschen Schiffen und Schiffsbauwerken den Krieg überdauert hatte, mußte bis auf geringe Ausnahmen an die Siegermächte ausgeliefert werden. Nur etwa 130 Schiffe und einige hundert Motorsegler mit insgesamt 120.000 BRT verblieben den deutschen Eigentümern. Da die Reeder mit ihren Schiffen in der Regel ihr gesamtes Eigenkapital verloren hatten und die Zahlung von Kriegsentschädigungen wegen der außerordentlichen Verluste, welche die gesamte Wirtschaft in den Kriegs- und Nachkriegsjahren erlitten hatte, von der Bundesregierung abgelehnt wurde, mußte der Wiederaufbau der Flotte im wesentlichen mit Fremdkapital finanziert werden. Die Anforderungen, die an den organisierten und nicht-organisierten Schiffskredit gestellt wurden, waren um so größer, als auch die Großreedereien wegen des Daniederliegens des Kapitalmarktes, ihrer ungenügenden Eigenkapitalbasis und Ertragsaussichten neue Aktien und Obligationen nicht emittieren konnten.[3]

Angesichts der gegenüber den vorhergehenden Perioden erheb-

---

1) Vgl. dazu im einzelnen DEUBERT, a.a.O., S. 83 ff
2) Zu den Zahlenangaben dieses Absatzes vgl. HANSA, 85.Jahrg. (1948), Heft 22, S. 3
3) Soweit ersichtlich, hat lediglich die Deutsche Dampfschifffahrtsgesellschaft Hansa, Bremen, in den Nachkriegsjahren (1958) 6prozentige Inhaberschuldverschreibungen im Betrage von 15 Mill. DM begeben (Vgl.: Der Rentenführer - Handbuch für festverzinsliche Wertpapiere -, Darmstadt-Berlin-Haarlem-Wien, o.J.)

lich gestiegenen Nachfrage nach Schiffskredit konnte die Wiederaufbaufinanzierung nur durch die Zusammenfassung der Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder, der öffentlich-rechtlichen und privaten Banken sowie anderer privater Kapitalgeber sichergestellt werden. Grundlage der Finanzierung bildeten die auf Grund des Gesetzes über Darlehen zum Bau und Erwerb von Handelsschiffen vom 27. September 1950[1] aus Haushaltsmitteln des Bundes bereitgestellten Wiederaufbaudarlehen. Aus der Erkenntnis, daß Unternehmen, die wie die Seereedereien regelmäßig mit langdauernden Baisseperioden rechnen müssen, für die Finanzierung ihres Anlagevermögens vor allem Eigenkapital benötigen, haben sich die Reeder lange dagegen gewehrt, die Kapitalhilfe der öffentlichen Hand als Kredite anzunehmen und stattdessen eine Entschädigung für die Kriegs- und Reparationsverluste gefordert.[2] Sie haben sich mit diesen Forderungen indes nicht durchsetzen können. Das Gesetz trägt den besonderen Risiken des Schiffahrtsgeschäfts aber insofern Rechnung, als die Kredite zu niedrigen Zinssätzen bereitgestellt worden sind und der Kapitaldienst zeitweilig ausgesetzt werden kann, wenn die Ertragslage der Reedereien Zins- und Tilgungszahlungen nicht zuläßt.

Außer den Wiederaufbaudarlehen ist von der öffentlichen Hand langfristiges Investitionskapital aus ERP- und Arbeitsbeschaffungsmitteln bereitgestellt worden. Vorübergehend hat in den ersten Jahren des Wiederaufbaus auch die mit Hilfe der Küstenländer und des Zentralbankensystems durchgeführte Vorfinanzierung auf Wechselbasis einen beträchtlichen Umfang angenommen. Indirekt haben Bund und Länder die Schiffbaufinanzierung zudem gefördert, indem sie in erheblichem Umfang Bürgschaftsverpflichtungen für nachstellige Schiffshypotheken übernommen und private Kapitalgeber durch Gewährung von Steuervergünstigungen zur Bereitstellung von unverzinslichen Darlehen gemäß § 7d Abs.2 EStG angeregt haben. Der Beitrag der Schiffspfandbriefbanken und der öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute, die sich nach 1948 stark in das Schiffskreditgeschäft eingeschaltet haben, be-

---

1) BGBl. S. 684
2) Vgl. dazu: Kapitalhilfe für die Schiffahrt, in: Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung, 5. Jahrg. (1950), Nr. 19, S.6, und: Verzögerte Kapitalhilfe für die Schiffahrt - Zu weit gehende Forderungen der Reeder, in: Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung, 5.Jahrg. (1950), Nr. 7, S. 8

schränkte sich zunächst im wesentlichen auf die Weiterleitung von öffentlichen Mitteln und die Vermittlung von 7d-Darlehen.[1)]

Bis Ende 1955 ist die deutsche Handelsflotte mit einem Kostenaufwand von rund 3,5 Mrd. DM auf einen Tonnagebestand von 2,9 Mill. BRT gebracht worden.[2)] Nur etwa ein Fünftel des investierten Kapitals entstammt eigenen Mitteln der Reedereien. Rund 1.465 Mill. DM (43 v.H.) entfallen auf 7d-Darlehen, 460 Mill. DM (13 v.H.) auf Wiederaufbaudarlehen des Bundes, 335 Mill. DM (10 v.H.) auf ERP-Kredite, 155 Mill. DM (4 v.H.) auf steuerbegünstigte Anleihen der Emissionsinstitute und 350 Mill. DM (10 v.H.) auf sonstige Kredite. Letztere dürften zu einem beträchtlichen Teil Darlehen aus freien Emissionserlösen und anderen Refinanzierungsmitteln der öffentlich-rechtlichen Institute und der Schiffspfandbriefbanken enthalten, die Ende 1955 (ohne durchlaufende und Verwaltungskredite) Seeschiffskredite im Gesamtbetrag von 390 bzw. 285 Mill. DM verwalteten.[3)] Die auf das Obligo der Schiffspfandbriefbanken ausgereichten Kredite liegen damit in diesem Zeitraum nicht wesentlich über 10 v.H. des Gesamtvolumens des Schiffskreditmarktes.

Im Laufe des Jahres 1954 wurde offenbar, daß sich das bisherige Schema der Schiffahrtsfinanzierung wegen des Fortfalls bzw. der Beschränkung der öffentlichen Finanzierungshilfen über das Jahresende nicht würde fortsetzen lassen. Während für die Finanzierung der im Laufe des Jahres 1955 abgelieferten Schiffe noch in erheblichem Umfang 7d-Gelder zur Verfügung standen, mußten

---

1) Bezüglich Einzelfragen der Finanzierung der deutschen Seeschiffahrt in den Jahren des Wiederaufbaus sei verwiesen auf: J. ROGOWSKY: Die Wiederaufbaufinanzierung der Seeschiffahrtsbetriebe, Düsseldorf 1955; HEECKT/STENDER: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte, Heft 31 der Kieler Studien, Kiel 1954; E.FLIER: Der Wiederaufbau der deutschen Schiffahrt und seine Finanzierung nach dem ersten und nach dem zweiten Weltkrieg, Diss. Innsbruck 1956

2) Zu diesen und den folgenden Zahlenangaben vgl. den Statistischen Teil des Geschäftsberichts 1955 der Staatlichen Kreditanstalt Oldenburg-Bremen

3) Zahlenangaben zusammengestellt aus den Geschäftsberichten der deutschen Schiffspfandbriefbanken sowie der Landesbanken der Küstenländer.-Die Landesbanken schlüsseln ihren Darlehensbestand im allgemeinen nicht nach Darlehensnehmern auf. Da ihre Kreditausreichungen an Binnenschiffsreedereien, wie aus verschiedenen Quellen ermittelt werden konnte, jedoch sehr gering sind, haben wir den Gesamtbestand ihrer Schiffshypotheken angegeben.

dem organisierten Schiffskredit für die Zukunft erhebliche Aufgaben zufallen, zumal der anhaltend feste Frachtenmarkt auch 1956 eine lebhafte Bautätigkeit förderte. Insgesamt sind nach den Meldungen der Registergerichte im Bundesgebiet in den Jahren 1956 bis 1959 Schiffshypotheken auf Seeschiffe im Gesamtbetrag von rund 2,6 Mrd. DM eingetragen worden, die sich auf die einzelnen Gläubigergruppen wie folgt verteilen:

Tabelle 6

Eintragungen von Schiffshypotheken in den Seeschiffsregistern des Bundesgebietes

(1956 bis 1959)

Art des Gläubigers	Betrag in Mill.DM	v.H.
Schiffspfandbriefbanken	571,2	22
Sonstige Anstalten	1.473,7	57
Gebietskörperschaften	211,7	8
Sonstige Geldgeber	211,2	8
Gläubiger im Ausland	138,1	5
Insgesamt	2.605,9	100

Quelle: Zusammengestellt aus "Wirtschaft und Statistik", 12.Jahrg.(N.F.), S. 674 und 9.Jahrg. (N.F.), S. 625

Diese Erhebung weist insofern gewisse Mängel auf, als sie auch die Eintragungen von Höchstbetragsschiffshypotheken, die in der Regel zur Deckung von Nebenforderungen der Schiffskreditinstitute, von kurzfristigen Vor- und Zwischenfinanzierungen oder von Kontokorrentkrediten der Geschäftsbanken dienen, mit erfaßt.Insbesondere der Anteil der Gruppe "Sonstige Anstalten", in der neben den Landesbanken der Küstenländer, Sparkassen,Kreditgenossenschaften und Versicherungsunternehmen auch die allgemeinen Kreditbanken enthalten sind,dürfte aus diesem Grunde überhöht erscheinen.Die echten, hypothekarisch gesicherten,langfristigen Investitionskredite können in diesem Zeitraum mit etwa 2,4 Mrd. DM, d.h. rund 60 v.H. der auf ca. 4 Mrd.DM anzusetzenden Bruttoanlageinvestitionen der Seereedereien veranschlagt

werden.[1]

Von dem Gesamtbetrag der langfristigen Ausleihungen dürfte etwa ein Viertel auf Kreditausreichungen der Schiffspfandbriefbanken, 35 v.H. auf die öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten[2], 10 bis 15 v.H. auf Direktkredite der Versicherungen und rund 10 v.H. auf Darlehen der Gebietskörperschaften entfallen. Neben der Übernahme von Bürgschaften und der Gewährung von Zinsbeihilfen haben Bund und Länder mithin auch in dieser Periode durch Bereitstellung von Kreditmitteln direkte Finanzierungshilfe geleistet. In größerem Umfang sind schließlich von sonstigen Geldgebern, namentlich Werften und Motorenlieferanten (nachstellige) Schiffskredite gewährt worden. Bei den Forderungen von Gläubigern im Ausland handelt es sich, soweit ersichtlich, überwiegend um Restkaufgeldforderungen; Schiffskredite von ausländischen Schiffshypothekenbanken konnten bei einer stichprobenweise durchgeführten Einsichtnahme in verschiedene Schiffsregister nicht ermittelt werden. Auch der Anteil der Sparkassen und sonstigen Kreditinstitute ist - soweit die Eintragungen im Hamburger Schiffsregister, das etwa die Hälfte der Gesamtbelastungen erfaßt, als repräsentativ gelten können - vergleichsweise unbedeutend.[3]

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die deutschen Schiffspfandbriefbanken beim Wiederaufbau der Seeschiffsflotte in beträchtlichem Umfang Finanzierungshilfe geleistet haben. Dabei liegt ihr Marktanteil in der zweiten Periode des Wiederaufbaus (1956 - 59) erheblich höher als in der ersten und ist,wenn nicht alle Zeichen trügen, gerade in letzter Zeit stark im Wach-

---

1) Die beim Verband Deutscher Reeder registrierte frachttragende Handelstonnage weist in der Zeit von 1956 - 59 einen Bruttozugang von 2,1 Mill.BRT aus (vgl.HANSA, 1957, S. 357; 1958, S. 639; 1959, S. 579 und 1960, S. 497). Einschließlich des Zugangs an Küsten-, Fischerei- und Spezialfahrzeugen ergibt sich bei einem Preis von DM 1.500 - 2000 pro BRT ein Investitionsvolumen von schätzungsweise 4 Mrd. DM

2) Nach dem Stande vom 31.Dezember 1959 weisen die Landesbanken der Küstenländer langfristige Ausleihungen gegen Schiffspfandrechte (meist Seeschiffskredite) mit insgesamt 833,6 Mill. DM gegenüber 699,4 Mill. DM Seeschiffskrediten der Schiffspfandbriefbanken aus.

3) Vgl. dazu die Statistik "Eintragungen und Löschungen von Schiffshypotheken nach Art der Gläubiger", in: Statistisches Jahrbuch der Freien und Hansestadt Hamburg, die eine wesentlich tiefere Gliederung als die Bundesstatistik gibt, und deren Ergebnisse auch für die Schätzung der Aufgliederung des Schiffshypothekenmarktes herangezogen worden sind.

sen begriffen.[1]

b) Der Binnenschiffskredit

Ein anderes Bild als in der Seeschiffahrt ergibt sich in den Nachkriegsjahren für die Kreditnachfrage und das Finanzierungsbild der Binnenschiffsreedereien. Einerseits waren die Kriegsverluste in diesem Schiffahrtszweig erheblich geringer, und zum anderen hat die Modernisierung und Vergrößerung der Flotte mit ihren relativ kleinen, einfach gebauten Schiffen weit geringere Mittel als der Wiederaufbau der Seeschiffahrt erfordert. Bereits Ende 1947 war etwa die Hälfte der vor dem Kriege eingesetzten Schiffe, deren Zahl in den folgenden Jahren vor allem durch die Reparatur von gesunkenen und beschädigten Einheiten rasch erhöht wurde, wieder in Fahrt. Unter Berücksichtigung der gestiegenen Umlaufsgeschwindigkeit der Fahrzeuge hat die Leistungsfähigkeit der Flotte etwa 1957 den Vorkriegsstand wieder erreicht.[2]

Wegen des Versagens des Kapitalmarktes konnte auch die Binnenschiffahrt in den ersten Jahren nach der Währungsreform auf öffentliche Finanzierungshilfen nicht verzichten. Bis Ende 1955 sind bei Bruttoanlageinvestitionen im Betrage von rund 340 Mill. DM Kredite im Gesamtbetrag von 60 Mill. DM (18 v.H.) durch die öffentliche Hand vermittelt und darüber hinaus 17 Mill. DM (5 v.H.) aus steuerfreien Schiffspfandbriefemissionen sowie 7d-Darlehen in Höhe von 105 Mill.DM (31 v.H.) bereitgestellt worden.[3] Auch wenn man in Betracht zieht, daß der Binnenschiff-

---

1) So führt beispielsweise die Hamburger Sparcasse von 1827 in ihrem Jahresbericht 1959 (S. 23) unter Hinweis auf die angespannte Frachtenlage aus, daß sie sich im Berichtsjahr bei der Gewährung von Schiffskrediten äußerste Zurückhaltung auferlegt habe und diese Ausleihungen gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Mill. DM geringer ausgewiesen werden. Auch bei der Hamburgischen Landesbank haben sich die Schiffshypothekenforderungen im Geschäftsjahr 1960 von 295,1 auf 263,1 Mill.DM vermindert (vgl.Geschäftsberichte 1959 und 1960, S. 28).Dagegen hat sich das Bilanzvolumen der Schiffspfandbriefbanken, bei denen eine Ausweichmöglichkeit auf andere Kreditgeschäfte nicht gegeben ist, nach den bisher vorliegenden Abschlüssen auch 1960 ausgeweitet.

2) Bezüglich der Entwicklung der Binnenschiffsflotte vgl.:HANSA, 85.Jahrg. (1948), Heft 30, S. 2 und: Binnenschiffahrt in Zahlen, Duisburg-Ruhrort o.J., (Loseblattsammlung)

3) Zahlenangaben nach: J. WILTS: Die Anlageinvestitionen im westdeutschen Verkehrswesen von 1949 bis 1955, Göttingen o.J., S. 15 sowie: Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 - 1957, Bd. 15 der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Bielefeld 1957, S. 177 f

fahrt daneben andere Kreditquellen zur Verfügung standen, sollte doch mindestens ein Drittel des investierten Kapitals aus Eigenmitteln der Reedereien gedeckt worden sein.

Der Anteil der von den Schiffspfandbriefbanken gewährten Kredite am Gesamtvolumen des Binnenschiffskredits läßt sich in den Jahren bis 1955 nur schwer ermitteln, da die Nachweisungen der Registergerichte nicht vollständig[1] und ein großer Teil der von Privaten gewährten 7d-Kredite nicht dinglich gesichert ist. Von den eingetragenen, statistisch erfaßten Schiffspfandrechten entfallen in den Jahren 1950 - 55 etwa 46 v.H. auf Schiffspfandbriefbanken, 31 v.H. auf "Sonstige Anstalten", 9 v.H. auf Gebietskörperschaften und 14 v.H. auf "Sonstige Geldgeber".[2]

In der Zeit von 1956 bis 1959 sind in den Binnenschiffsregistern der Bundesrepublik Deutschland Schiffshypotheken im Gesamtbetrag von 480 Mill.DM eingetragen worden. Unter Ausschaltung der kurz- und mittelfristigen Kredite können die echten, langfristigen Investitionskredite mit rund 450 Mill.DM, der Anteil der Schiffsbanken mit 45 - 50, der der "Sonstigen Anstalten" mit etwa 35 und der der "Sonstigen Geldgeber" mit 10 - 15 v.H. der Kreditausreichungen veranschlagt werden. Die Direktkredite der Gebietskörperschaften belaufen sich auf nur etwa 3 v.H. des Gesamtvolumens. Die holländischen Schiffshypothekenbanken haben ihre vor allem in der Binnenschiffahrt starke Stellung auf dem deutschen Schiffskreditmarkt nach der Währungsreform nicht zurückgewinnen können: Die Kredite von Gläubigern im Ausland sind in dieser Periode ebenso wie in den Jahren 1950 - 55 mit o,4 v.H. belanglos. Die einzige Schifferkreditgenossenschaft des Bundesgebietes verwaltete Ende 1959 (einschließlich 5 Mill.DM durchlaufende Kredite) langfristige Schiffshypotheken im Betrage von rund 12,5 Mill.DM[3]; gemessen am Gesamtvolumen des Kreditmarktes war damit auch diese Bankengruppe bedeutungslos.

---

1) Die Statistik "Eintragungen und Löschungen von Schiffshypotheken im Bundesgebiet" erfaßt bis 1952 nicht die Eintragungen in Schleswig-Holstein, 1950 auch das Land Nordrhein-Westfalen nur zu einem Teil

2) Diese und die folgenden Angaben und Schätzungen stützen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf die in Zusammenhang mit der Untersuchung der Seeschiffskredite angeführten Nachweisungen, insbesondere die Statistik der Schiffshypotheken in "Wirtschaft und Statistik" sowie den Statistischen Jahrbüchern der Freien und Hansestadt Hamburg

3) Vgl.Geschäftsbericht 1959 der Bank für Binnenschiffahrt e.G.m.b.H.,Hannover

Auf diesem Teilmarkt für Schiffskredit besitzen die Schiffspfandbriefbanken in den Jahren nach der Währungsreform mit einem Marktanteil von etwa 50 v.H. demnach eine überragende Stellung. Sie haben hier vor allem mit der Konkurrenz der Sparkassen zu rechnen. Alle anderen Anbietergruppen, namentlich auch die Landesbanken und die Versicherungsgesellschaften, die vornehmlich an der Finanzierung größerer Objekte, deren Verwaltung geringere Kosten verursacht, interessiert sind, haben nur eine geringe Bedeutung.

C. Z U S A M M E N F A S S U N G

Die vorliegende Untersuchung versucht, die wirtschaftliche Entwicklung und die Bedeutung der deutschen Schiffspfandbriefbanken aufzuzeigen. Um dieser Aufgabe gerecht werden zu können, schien es erforderlich, einleitend neben den wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen des organisierten Schiffskreditgeschäfts die besonderen Risiken und Probleme des Schiffsbeleihungswesens darzustellen. Dabei wurde deutlich, daß die Sicherheit der Schiffshypothek trotz der weitgehenden Angleichung der formalen rechtlichen Grundlagen geringer als die der Immobiliarpfandrechte einzuschätzen ist; denn im Gegensatz zu einem Grundstück handelt es sich bei den Sicherungsobjekten des Schiffskredits um relativ schnell entstehende und vergehende Werte, die überdies durch eine Vielzahl von Schiffsgläubigerrechten bedroht werden. Die Sicherheit des Schiffspfandrechts wird zudem stärker durch äußere, nicht vorhersehbare wirtschaftliche und politische Ereignisse beeinflußt, die den Frachtenmarkt und, davon ausstrahlend, die Schiffspreise scharfen konjunkturellen Schwankungen unterwerfen. Nicht zuletzt stellt auch der rasche technische Fortschritt im Schiffbau ein nicht zu unterschätzendes Risiko der Schiffskreditinstitute dar.

Um angesichts dieser Risiken, die auf die Sicherheit des Schiffspfandbriefs nicht ohne Einfluß bleiben können, sowie der Befürchtungen des Publikums hinsichtlich einer geringeren Marktgängigkeit dieser Papiere, überhaupt Schuldverschreibungen placieren zu können, mußten die Emittenten versuchen, durch eine höhere Effektivverzinsung einen Ausgleich zu schaffen. Trotz dieses zusätzlichen Zinsanreizes blieb der Absatz von Schiffspfandbriefen lange Zeit unbedeutend. Vor allem in den Jahren nach der Währungsstabilisierung konnte lediglich dank der Bereitstellung gering verzinslicher öffentlicher Mittel das Kreditgeschäft in bescheidenem Umfang aufrecht erhalten werden. Rückschauend muß es fast wundernehmen, daß angesichts dieser Schwierigkeiten nicht eine Liquidation der Banken beschlossen wurde. Stattdessen haben die Institute in beharrlicher Arbeit die rechtlichen

Grundlagen des Schiffskreditwesens zu festigen versucht, deren Ausbau die Vorbedingung für die Erklärung der Mündelsicherheit und Lombardfähigkeit ihrer Schuldverschreibungen und damit letztlich die Voraussetzung für die Ausweitung ihres Kreditgeschäfts bildete.

Entsprechend den beschränkten Refinanzierungsmöglichkeiten mußte sich das aktive Kreditgeschäft lange Zeit in engen Grenzen halten. Die Zusammensetzung des Darlehensbestandes ist zudem weniger durch eine bewußte Risikoauslese der Banken, als vielmehr durch Verwendungsauflagen der öffentlichen Kreditgeber beeinflußt worden. Nichtsdestoweniger haben die Erfahrungen in der Weltwirtschaftskrise bewiesen, daß der Schiffskredit bei sorgfältiger und sachkundiger Beleihungspolitik Vertrauen verdient.

Obwohl das wirtschaftliche Ergebnis in dieser ersten Entwicklungsperiode der deutschen Schiffspfandbriefbanken schlechthin negativ erscheinen muß, läßt sich anderseits nicht übersehen,daß die in der Zeit zwischen den beiden Kriegen gesammelten Erfahrungen das gesicherte Fundament des weiteren Aufbaus darstellen. Nachdem noch in den Kriegsjahren mit dem Schiffsrechtegesetz und der Neufassung des Schiffsbankgesetzes die unumgängliche Erweiterung der Rechtsgrundlagen geschaffen worden war, haben die Schiffsbanken in der Zeit nach der Währungsreform eine steile Aufwärtsentwicklung verzeichnen können. Diese Expansion des Kreditvolumens, die zunächst wiederum im wesentlichen direkten und indirekten staatlichen Finanzierungshilfen zuzuschreiben war, konnte sich mit der Normalisierung der Kapitalmarktverhältnisse zunehmend auch auf Mittel aus freien Emissionserlösen stützen. Wegen der periodisch auftretenden Verschlechterung der Emissionsbedingungen, die regelmäßig zu einer wesentlichen Verteuerung des Schiffskredits geführt und die hochverschuldeten deutschen Reedereien vor schwierige Probleme gestellt hat, ist in Kreisen der interessierten Institute in diesen Jahren immer wieder gefordert worden, durch eine Ergänzung des Schiffsbankgesetzes die Begebung von Schiffspfandbriefen in fremder Währung zuzulassen. So reizvoll der Gedanke scheinen mag, der deutschen Schiffahrt die ergiebigen ausländischen Kreditmärkte zu erschließen, sollte doch nicht verkannt werden, daß es den selbst am deutschen Kapitalmarkt vergleichsweise unbedeutenden und wenig bekannten Banken kaum gelingen dürfte, in nennenswertem Umfang Schuldver-

schreibungen im Ausland zu placieren.

Die kräftige Ausweitung ihres Passivgeschäfts hat den Schiffsbanken die Möglichkeit gegeben, ihre in den Vorkriegsjahren bedeutungslose Stellung am Markt für Schiffskredit fortlaufend zu festigen. Ungeachtet des stärkeren Hervortretens des risikoreicheren Seeschiffskredits ergibt sich dabei auch in dieser Periode an Hand des publizierten Materials ein eindrucksvolles Bild der Bonität des Deckungsbestandes. Bei der Beurteilung der Sicherheit der Darlehensforderungen bleibt freilich zu berücksichtigen, daß der externen Kritik in dieser Hinsicht Grenzen gesetzt sind, weil die Beständebilanz solche qualitativen Tatbestände nicht darzustellen vermag. Die zur Erforschung dieses Phänomens herangezogenen Angaben können nur Anhaltspunkte geben, nicht aber Grundlage einer erschöpfenden Analyse bilden.

Alles in allem läßt sich konstatieren, daß die veröffentlichten Jahresabschlüsse zusammen mit dem sonstigen Untersuchungsmaterial wegen des weit gezogenen Rahmens der gesetzlichen und der freiwilligen Publizität einen vergleichsweise sicheren Einblick in die Entwicklung der deutschen Schiffspfandbriefbanken ermöglichen. Dies gilt nicht allein in Hinblick auf die Angaben in der Bilanz, sondern mit gewissen Einschränkungen auch für die Gewinn- und Verlustrechnungen, die durch die weitgehende Verwirklichung des Bruttoprinzips einen Eindruck von der Entwicklung der Ertragsverhältnisse vermitteln, die wie die Untersuchung nachweist, im Zeitverlauf erheblichen Schwankungen unterlegen haben. Die Erkenntnismöglichkeiten der externen Erfolgsanalyse werden dabei durch den Umstand begünstigt, daß neben dem langfristigen Kreditgeschäft andere Dienstleistungs-, Effekten- und Kreditgeschäfte im Rahmen der Geschäftstätigkeit der Realkreditinstitute nur eine untergeordnete Rolle spielen. Vorübergehend erlangte lediglich in den Jahren nach der Währungsreform die Belastung durch Ausgleichsforderungen und verschiedene Sondergeschäfte ein grösseres Gewicht. In Anbetracht des starken Wachstums des Geschäftsvolumens hat sich der davon ausgehende Einfluß auf die Ertragslage der Banken in seiner relativen Bedeutung jedoch rasch vermindert.

ANHANG

Erläuterungen und Anmerkungen zu den Tabellen I - XII

A. Erläuterungen

Das vorliegende Zahlenwerk stützt sich auf eine Auswertung der Jahresabschlüsse der deutschen Schiffspfandbriefbanken, die für die Untersuchung fast lückenlos zur Verfügung standen. Lediglich die Goldmark-Eröffnungsbilanzen und die Abschlüsse für die Jahre 1924 und 1944 - 47 waren nicht vollständig zu beschaffen und konnten deshalb nicht berücksichtigt werden. Darüber hinaus mußten die Jahresabschlüsse der Deutschen Schiffspfandbriefbank AG., Berlin, deren Geschäftstätigkeit bis 1956 geruht hat, für die Zeit von 1949 bis 1952 außerhalb der Betrachtung bleiben, da für diesen Zeitraum nur die Bilanzen der Bremer Filiale dieser Bank publiziert worden sind.

Die Zahlenangaben beziehen sich grundsätzlich auf das Geschäftsjahr, die Stichtagsangaben im allgemeinen auf den 31. Dezember des jeweiligen Jahres, der mit Ausnahme des Lübecker Instituts, das erst 1959 eine Angleichung des Geschäftsjahres an das Kalenderjahr vorgenommen hat, als Bilanzstichtag gewählt worden ist. Da Zwischenbilanzen der Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG. nicht verfügbar waren, ist bei deren Jahresabschlüssen in der Weise verfahren worden, daß die Bilanzziffern per Stichtag 31. März des f o l g e n d e n Jahres mit den Dezember-Bilanzen der übrigen Institute zusammengefaßt worden sind. Materiell bleibt diese Abweichung der Bilanzstichtage ohne nennenswerte Bedeutung. Als schwerwiegender haben sich dagegen die verschiedentlich durchgeführten Änderungen der Bilanzschemata erwiesen.

Ein einheitliches Gliederungsschema ist für die Bilanzen der Schiffspfandbriefbanken erstmals durch die Dritte Durchführungsverordnung zum Aktiengesetz vom 21. Dezember 1938 (RGBl. I S. 1839) vorgeschrieben worden. Aber bereits seit 1932 veröffentlichten die Schiffsbanken ihre Jahresabschlüsse nach einem weitgehend einheitlichen Formblatt, das dem für die Hypothekenbanken verbindlichen Gliederungsschema nachgebildet war. Die beiden Formblätter unterscheiden sich neben geringfügigen Abweichungen in der Postenbezeichnung vor allem im Aufbau und in der Zuordnung einzelner Aktiv- und Passivpositionen zu Hauptgruppen sowie durch die Einführung einer Untergliederung für die Position "Wertpapiere" in Schuldverschreibungen von Gebietskörperschaften und sonstiger Emittenten.

Die Verordnung über Formblätter fur die Gliederung des Jahresabschlusses der Hypotheken- und Schiffspfandbriefbanken vom 1. Dezember 1953 (BGBl. I S. 1554) hat neben der Einfügung einiger zusätzlicher, als Folge der Währungsgesetzgebung entstandener, Bilanzpositionen und der Verpflichtung zur gesonderten Bilanzierung der durchlaufenden Kredite vor allem eine wesentlich tiefere Gliederung des kurz- und mittelfristigen Fremdkapitals vorgeschrieben, das in "Einlagen" und "kurz- und mittelfristige Verbindlichkeiten" aufgeteilt wurde. Zur Erläuterung dieses

Formblatts haben die Bankenaufsichtsbehörden des Bundesgebietes 1954 Richtlinien für die Aufstellung der Jahresbilanz der Schiffspfandbriefbanken (Beilage zum Bundesanzeiger Nr. 39 vom 25. Februar 1954) erlassen, die wichtige Fragen der Gliederungseinordnung und der Kompensation regeln. Die Richtlinien erstrecken sich jedoch nur auf die Beständebilanz, so daß die Zuordnung und Aufrechnung wichtiger Aufwands- und Ertragsgrößen in der Gewinn- und Verlustrechnung nach wie vor dem Ermessen der einzelnen Banken überlassen bleiben. Da gerade das Gliederungsschema für die Erfolgsrechnung viele Fragen offen läßt, ist insoweit eine volle Vergleichbarkeit des Zahlenmaterials in keinem Zeitpunkt gegeben.

B. Anmerkungen

Quelle: Zusammengestellt aus den Geschäftsberichten und Bilanzen der deutschen Schiffspfandbriefbanken

1) 1949 - 52 ohne Deutsche Schiffspfandbriefbank AG., Berlin

2) ohne durchlaufende Kredite, ausstehende Einlagen auf das Grundkapital und Kapitalentwertungskonten

3) abzüglich ausstehende Einlagen auf das Grundkapital und Kapitalentwertungskonten

4) 1918 - 32 = "Handlungsunkosten"; die Position umfaßt in diesem Zeitraum also sachliche und persönliche Aufwendungen

5) Soweit die Größengliederung des Darlehensbestandes nicht vorliegt, wurde auf die Größengliederung der ins Deckungsregister eingetragenen Kredite zurückgegriffen

Tabelle I

Aktiva der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1)]

(in Tausend M/RM/DM)

Jahr	Summe der Aktiva[2)]	Schiffs-hypo-theken	Ausgl.-u. Deckungs-ford.	kurz- u. mittelfr. Ford.	l i - ins-gesamt
1918	8.859	3.385	-	14o	5.331
1919	28.o46	25.81o	-	1.384	727
192o	58.927	51.937	-	2.199	4.221
1921	84.6o1	72.848	-	1.357	9.742
1922	96.442	72.876	-	6.541	16.392
1925	723	389	-	172	53
1926	1.448	552	-	172	618
1927	8.586	6.85o	-	2o7	1.411
1928	15.197	13.o19	-	322	1.649
1929	16.774	14.657	-	442	1.528
193o	17.683	15.471	-	562	1.449
1931	17.699	15.341	-	469	1.676
1932	17.398	14.579	-	247	2.37o
1933	17.197	13.415	-	227	3.349
1934	17.212	13.781	-	115	3.112
1935	2o.652	16.6o2	-	151	3.7o8
1936	28.o89	24.752	-	1o5	3.o47
1937	28.534	26.o35	-	1o5	2.197
1938	3o.689	27.869	-	17	2.627
1939	3o.874	27.982	-	4	2.688
194o	33.156	28.764	-	12	4.181
1941	34.o18	28.729	-	4	5.1o3
1942	4o.299	35.92o	-	3	4.176
1943	43.637	36.951	-	2	6.387
RMSB	46.551	27.18o	-	129	16.628
DMEB	4.497	8o2	3.3o9	34	32o
1949	22.341	19.313	1.4o8	13o	1.355
195o	82.6o3	76.2o5	1.3o6	225	4.5o3
1951	125.18o	117.494	1.189	289	5.7o7
1952	181.158	167.317	1.345	438	1o.818
1953	253.562	231.795	3.4o3	4o5	15.719
1954	337.973	299.1o5	3.746	954	31.756
1955	426.677	388.787	3.598	554	3o.651
1956	511.132	464.852	3.663	1.119	37.645
1957	673.o5o	6o9.254	3.445	1.844	53.578
1958	84o.373	781.233	3.435	2.619	46.116
1959	972.931	9o5.248	3.o45	6.686	51.877

---

a) teilweise geschätzt

liquide Anlagen				durch-	sonstige	Jahr
Barmittel-bestand	Bankgut-haben	Wertpa-piere	eigene Pfandbr.	lfd. Kredite	Aktiva	
2	4.429	9oo	-		3	1918
6	113	6o8	-		125	1919
3o	2.414	1.2oo	577		57o	192o
42	3.233	5.596	871		654	1921
86	7.674	7.2oo	1.432		633	1922
3	49	-	1		1o9	1925
1	616	-	1		1o6	1926
12	1.137	23o[a]	32[a]		118	1927
5	824	18o[a]	64o[a]		2o7	1928
4	877	- [a]	647[a]		147	1929
6	953	- [a]	49o[a]		2o1	193o
13	1.363	41[a]	259[a]		213	1931
9	1.826	217[a]	318[a]		1o2	1932
1o	1.88o	1.oo3[a]	456[a]		2o6	1933
15	2.187	584[a]	526[a]		2o4	1934
39	2.584	647[a]	438[a]		191	1935
26	1.964	611[a]	446[a]		185	1936
26	1.212	717[a]	242[a]		197	1937
24	1.684	661	258		176	1938
77	2.192	285	134		2oo	1939
451	1.9o4	1.671	155		199	194o
1oo	2.221	2.781	1		182	1941
14o	1.611	2.417	8		2oo	1942
93	2.716	3.574	4		297	1943
4.679	6.687	5.2o5	57		2.614	RMSB
5	135	174	6		32	DMEB
115	1.199	3	38	9oo	135	1949
212	4.26o	3	28	2.141	364	195o
342	5.263	34	68	2.325	5o1	1951
3o9	1o.377	34	98	2.7o6	1.24o	1952
673	11.686	3.171	189	3.4o6	2.24o	1953
691	27.o54	3.645	366	4.378	2.459	1954
667	26.364	2.865	665	6.378	3.495	1955
1.273	32.33o	3.216	826	7.825	4.345	1956
1.o74	46.999	4.226	1.279	8.788	5.568	1957
1.875	33.885	9.o88	1.268	8.64o	7.633	1958
2.374	4o.982	6.o44	2.477	8.o84	6.739	1959

Tabelle II

Aktiva der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1)]

(in v.H. der Bilanzsumme)

Jahr	Schiffs-hypo-theken	Aus-gl.-ford.	sonst. Ford.	liqu. Anlagen insges.	liqu. Anlagen Bank-guth.	liqu. Anlagen Wert-pap.	liqu. Anlagen eig. Pfbr.	sonst. Aktiva
1918	38,2	-	1,6	6o,2	5o,o	1o,2	-	-
1919	92,o	-	4,9	2,6	o,4	2,2	-	o,5
192o	88,1	-	3,7	7,2	4,1	2,1	1,o	1,o
1921	86,1	-	1,6	11,5	3,8	6,6	1,o	o,8
1922	75,6	-	6,8	17,o	8,o	7,4	1,5	o,6
1925	53,8	-	23,8	7,3	6,8	-	o,1	15,1
1926	38,1	-	11,9	42,6	42,5	-	o,1	7,3
1927	79,8	-	2,4	16,4	13,3	2,7[a)]	o,3[a)]	1,4
1928	85,7	-	2,1	1o,8	5,4	1,2[a)]	4,2[a)]	1,4
1929	87,4	-	2,6	9,1	5,2	-[a)]	3,9[a)]	o,9
193o	87,5	-	3,2	8,2	5,4	-[a)]	2,8[a)]	1,1
1931	86,7	-	2,6	9,5	7,7	o,2[a)]	1,5[a)]	1,2
1932	83,8	-	1,4	13,6	1o,4	1,2[a)]	1,9[a)]	1,2
1933	78,o	-	1,3	19,5	1o,9	5,8[a)]	2,7[a)]	1,2
1934	8o,1	-	o,6	18,1	12,7	2,2[a)]	3,1[a)]	1,2
1935	8o,4	-	o,7	18,o	12,5	3,2[a)]	2,1[a)]	o,9
1936	88,1	-	o,3	1o,9	7,o	2,2[a)]	1,6[a)]	o,7
1937	91,2	-	o,4	7,7	4,2	2,5[a)]	o,9[a)]	o,7
1938	9o,8	-	o,1	8,6	5,5	2,2	o,8	o,5
1939	9o,7	-	o,o	8,7	7,1	o,9	o,4	o,6
194o	86,8	-	o,o	12,6	5,7	5,o	o,5	o,6
1941	84,5	-	o,o	15,o	6,5	8,2	o,o	o,5
1942	89,1	-	o,o	1o,4	4,o	6,1	o,o	o,5
1943	84,7	-	o,o	14,6	6,2	8,2	o,o	o,7
RMSB	58,4	-	o,3	35,7	14,3	11,3	o,1	5,6
DMEB	17,8	73,6	o,8	7,1	3,o	3,9	o,1	o,7
1949	86,4	6,3	o,6	6,1	5,4	o,o	o,2	o,6
195o	92,3	1,6	o,3	5,4	5,1	o,o	o,o	o,4
1951	93,9	o,9	o,3	4,5	4,1	o,o	o,1	o,4
1952	92,4	o,7	o,3	6,o	5,7	o,o	o,1	o,6
1953	91,4	1,4	o,2	6,2	4,6	1,2	o,1	o,4
1954	88,5	1,1	o,3	9,4	8,o	1,1	o,1	o,7
1955	91,1	o,8	o,2	7,2	6,2	o,6	o,2	o,8
1956	9o,9	o,6	o,3	7,4	6,4	o,6	o,2	o,8
1957	9o,5	o,4	o,2	8,o	7,o	o,6	o,2	o,9
1958	93,o	o,3	o,3	5,5	4,o	1,1	o,2	o,9
1959	93,o	o,2	o,8	5,3	4,2	o,6	o,3	o,7

---

a) teilweise geschätzt

Tabelle III

Entwicklung des Darlehensbestandes[a] der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1]

(in Tausend M/RM/DM)

Jahr	Darlehens-auszahlung	Darlehens-rückzahlung	Darlehens-bestand
1918	3.827	443	3.385
1919	26.368	3.942	25.81o
192o	46.9o4	21.577	51.937
1921	49.427	28.517	72.848
1922	57.43o	57.4o2	72.876
1925	15	14	389
1926	221	58	552
1927	6.644	347	6.85o
1928	7.8o1	1.6o7	13.o19
1929	4.215	2.592	14.657
193o	3.628	2.816	15.471
1931	2.474	2.6o1	15.341
1932	1.241	2.oo5	14.579
1933	863	2.o27	13.415
1934	2.493	2.167	13.781
1935	5.824	3.o1o	16.6o2
1936	11.266	3.o6o	24.752
1937	6.794	5.483	26.o35
1938	7.288	5.485	27.869
1939	5.621	5.491	27.982
194o	6.237	5.442	28.764
1941	5.613	5.672	28.729
1942	13.864	6.7o5	35.92o
1943	8.111	7.111	36.951
1948/49	19.493	935	19.313
195o	6o.o91	3.198	76.2o5
1951	48.457	7.183	117.494
1952	69.923	2o.1o2	167.317
1953	87.197	22.737	231.795
1954	1o7.422	4o.1o3	299.1o5
1955	139.572	49.852	388.787
1956	136.533	6o.454	464.852
1957	216.751	72.596	6o9.254
1958	254.778	79.4o6	781.233
1959	212.o58	81.2o5	9o5.248

---

a) Das Urmaterial enthält infolge Abschreibungen, Eingängen auf ausgebuchte Forderungen usw. geringfügige Ungenauigkeiten, die sich auf die vorliegende Statistik ubertragen haben.

Tabelle IV

Größengliederung des Darlehensbestandes[5] der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1] (1933 bis 1959)

(in Tausend RM/DM bzw. v.H. des Darlehensbestandes)

Jahr	Total		bis 10		über 10 - 50		über 50 - 100		über 100 - 500		über 500 - 1000		über 1000	
	Zahl	Betrag	Zahl	v.H.	Zahl	v.H.	Zahl	v.H.	Zahl	v.H.	Zahl	v.H.	Zahl	v.H.
1933	1.419	13.024	1.090	33,8	294	44,0	28	15,0	7	7,2	-	-	-	-
1935	1.503	15.888	1.150	25,9	312	41,7	17	7,0	24	25,4	-	-	-	-
1937	1.526	25.791	1.075	13,9	355	31,1	34	10,4	62	44,6	-	-	-	-
1939	1.326	27.488	795	10,1	395	33,4	75	19,4	61	37,1	-	-	-	-
1941	1.142	28.203	602	8,1	403	33,1	87	22,3	49	34,0	1	2,5	-	-
1943	1.015	36.752	458	5,4	386	24,6	82	16,3	84	42,8	5	10,9	-	-
1949	626	19.254	337	6,1	230	30,2	29	12,1	24	27,4	5	18,2	1	6,0
1951	1.621	117.251	542	2,3	687	15,0	202	12,7	126	24,8	48	27,8	16	17,4
1953	2.538	231.515	742	1,7	1.099	12,0	286	8,9	292	31,8	91	27,9	28	17,7
1955	3.754	385.480	864	1,2	1.679	11,5	459	8,8	603	35,6	101	18,3	48	24,6
1957	4.601	601.037	1.011	0,9	1.804	7,6	583	7,3	943	35,9	148	17,4	112	30,9
1959	5.066	904.705	1.082	0,6	1.823	5,2	684	5,6	1.090	27,7	197	15,9	190	45,0

Tabelle V

Zins- und Tilgungsrückstände, Zwangsversteigerungsverfahren und Abschreibungen der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1)]

Jahr	rückständige Zinsen M/RM/DM	in vH. des Zinssolls	rückst. Tilgungsraten M/RM/DM	in vH. des Tilg.-solls	Zwangsversteig. Zahl	Abschreibungen M/RM/DM	in vH. der Bilanzsumme
1918	-	-			-		
1919	14o	o,o2			1		
192o	35.o23	1,42			4		
1921	32.641	o,84			6		
1922	1.26o	o,o2			3		
1925	-	-			-		
1926	-	-			-		
1927	134	o,o6			-		
1928	-	-			2		
1929	1.o63	o,13			2		
193o	8.o66	o,91			6		
1931	27.398	2,92			11		
1932	48.543	5,89			27	(42.ooo)	o,24
1933	43.661	5,37			6	88.14o	o,51
1934	22.91o	2,92	438.564	18,8	1o	74.393	o,43
1935	12.o69	1,49	454.555	16,o	8	81.34o	o,43
1936	2.o53	o,18	376.591	12,6	1o	76.743	o,31
1937	1.599	o,12	263.654	7,3	5	53.265	o,19
1938	957	o,o7	143.91o	3,3	3	26.655	o,o9
1939	1.244	o,o8	136.922	2,9	1	14.187	o,o5
194o	-	-	1o9.o12	2,3	-	12.173	o,o4
1941	-	-	85.873	1,7	-	5.232	o,o2
1942	-	-	68.613	1,2	-	-	-
1943	-	-	1oo.678	1,6	-	-	-
1948/49	3o2	o,o7	73.888	8,8	1	2.932	o,o2
195o	3.8o9	o,17	8o.633	2,9	3	1.771	o,oo
1951	9.479	o,21	75.944	1,3	1	1.1oo	o,oo
1952	22.1o3	o,31	138.538	1,o	1	5o.ooo	o,o3
1953	22.432	o,22	376.5o6	1,9	5	12o.91o	o,o6
1954	695	o,oo	266.381	o,9	2	1.2oo	o,oo
1955	77o	o,oo	11o.143	o,3	2	38.552	o,o1
1956	-	-	84.514	o,2	1	13.475	o,oo
1957	8.632	o,o2	256.4o5	o,4	-	88.ooo	o,o2
1958	129.745	o,27	1.5o7.4o5	2,2	2	1.217.192	o,16
1959	52.319	o,o9	1.89o.641	2,6	3	782.41o	o,o9

Tabelle VI

Passiva der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1)]

(in Tausend M/RM/DM)

Jahr	Summe der Passiva[2)]	Eigenkapital insgesamt	Eigenkapital Grundkapital[3)]	Eigenkapital Rücklagen	(Sammel-) Wertbericht.	Fr insgesamt
1918	8.859	7.450	6.750	700	-	541
1919	28.046	7.461	6.750	711	-	19.723
1920	58.927	14.995	14.250	745	-	42.439
1921	84.601	29.103	28.250	853	-	52.958
1922	96.442	30.127	28.250	1.877	-	63.422
1925	723	155	135	20	-	416
1926	1.448	675	613	62	-	634
1927	8.586	1.658	1.563	95	-	6.702
1928	15.197	1.680	1.563	117	-	13.165
1929	16.774	1.728	1.563	165	-	14.551
1930	17.683	1.797	1.563	234	-	15.339
1931	17.699	1.895	1.563	332	-	15.135
1932	17.398	1.990	1.563	427	150	14.445
1933	17.197	2.098	1.563	535	243	14.094
1934	17.212	2.183	1.563	620	309	13.915
1935	20.652	2.293	1.563	730	390	17.062
1936	28.089	3.152	2.302	850	408	23.395
1937	28.534	3.377	2.302	1.075	429	23.484
1938	30.689	3.745	2.535	1.210	469	25.178
1939	30.874	3.855	2.535	1.320	469	25.190
1940	33.156	3.970	2.535	1.435	485	27.266
1941	34.018	4.090	2.535	1.555	485	27.967
1942	40.299	4.195	2.535	1.660	485	33.732
1943	43.637	4.300	2.535	1.765	485	36.907
RMSB	46.551	5.388	2.535	2.853	958	36.183
DMEB	4.497	679	657	22	-	3.141
1949	22.341	1.945	1.857	88	78	19.629
1950	82.603	4.438	4.300	138	497	76.067
1951	125.180	7.352	7.125	227	1.101	114.374
1952	181.158	12.524	12.050	474	1.549	163.213
1953	253.562	14.239	12.950	1.289	2.104	231.228
1954	337.973	15.631	12.950	2.681	2.533	313.335
1955	426.677	17.849	12.950	4.899	3.492	395.942
1956	511.132	25.622	18.200	7.422	3.838	469.957
1957	673.050	28.432	18.200	10.232	4.694	620.648
1958	840.373	37.885	24.500	13.385	6.434	777.033
1959	972.931	42.680	26.250	16.430	7.567	898.958

a) teilweise geschätzt

Eigenkapital							
langfristig	davon		kurz- u. mittelfristig	durchlfd. Kredite	sonst. Passiva	Jahr
	Schiffspfandbr.	aufgen. Darlehen				
-	-	-	541		868	1918
16.150	16.150	-	3.573		862	1919
37.853	37.853	-	4.586		1.493	1920
50.973	50.973	-	1.985		2.540	1921
56.017	56.017	-	7.405		2.893	1922
327	327	-	89		152	1925
327	327	-	307		139	1926
6.083	6.083	-	619		226	1927
11.339	11.339	-	1.826		352	1928
13.626	11.662	1.964 a)	925 a)		495	1929
14.636	13.067	1.569 a)	703 a)		547	1930
14.397	13.154	1.243 a)	738 a)		669	1931
14.031	12.888	1.143 a)	414 a)		813	1932
13.537	12.493	1.044	557		762	1933
13.244	12.327	917	671		805	1934
16.296	15.507	789	766		907	1935
22.518	21.856	662	877		1.134	1936
23.364	22.805	559	120		1.244	1937
25.053	24.605	448	125		1.297	1938
25.104	24.784	320	86		1.360	1939
27.131	26.910	221	135		1.435	1940
27.820	27.701	119	147		1.476	1941
33.561	33.501	60	171		1.887	1942
36.747	36.725	22	160		1.945	1943
36.058	35.758	300	125		4.022	RMSB
3.118	3.088	30	23		677	DMEB
19.073	12.627	6.446	556	900	689	1949
75.510	24.967	50.543	557	2.141	1.601	1950
113.570	29.602	83.968	804	2.325	2.353	1951
162.933	34.796	128.137	280	2.706	3.872	1952
224.425	56.687	167.738	6.803	3.406	5.991	1953
306.927	100.318	206.609	6.408	4.378	6.474	1954
389.105	160.064	229.041	6.837	6.378	9.394	1955
451.689	210.501	241.188	18.268	7.825	11.715	1956
604.140	302.567	301.573	16.508	8.788	19.276	1957
760.549	395.446	365.103	16.484	8.640	19.021	1958
872.489	437.591	434.898	26.469	8.084	23.726	1959

Tabelle VII

Passiva der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1]

(in v.H. der Bilanzsumme)

Jahr	Eigenkapital	davon Grundkapit.[2]	davon Rücklagen	Wertberichtigungen	Fremdkapital	davon langfristig	davon kurzfristig	sonst. Passiva
1918	84,1	76,2	7,9	-	6,1	-	6,1	9,8
1919	26,6	24,1	2,5	-	7o,3	57,6	12,7	3,1
192o	25,5	24,2	1,3	-	72,o	64,2	7,8	2,5
1921	34,4	33,4	1,o	-	62,6	6o,3	2,3	3,o
1922	31,2	29,3	1,9	-	65,8	58,1	7,7	3,o
1925	21,4	18,6	2,8	-	57,5	45,2	12,3	21,1
1926	46,6	42,3	4,3	-	43,8	22,6	21,2	9,6
1927	19,3	18,2	1,1	-	78,1	7o,9	7,2	2,6
1928	11,1	1o,3	o,8	-	86,6	74,6	12,o	2,3
1929	1o,3	9,3	1,o	-	86,7	81,2	5,5	3,o
193o	1o,2	8,9	1,3	-	86,7	82,7	4,o	3,1
1931	1o,7	8,8	1,9	-	85,5	81,3	4,2	3,8
1932	11,4	9,o	2,4	o,9	83,o	8o,6	2,4	4,7
1933	12,2	9,1	3,1	1,4	82,o	78,7	3,3	4,4
1934	12,7	9,1	3,6	1,8	8o,9	77,o	3,9	4,6
1935	11,1	7,6	3,5	1,9	82,6	78,9	3,7	4,4
1936	11,2	8,2	3,o	1,5	83,3	8o,2	3,1	4,o
1937	11,8	8,1	3,7	1,5	82,3	81,9	o,4	4,4
1938	12,2	8,3	3,9	1,5	82,o	81,6	o,4	4,3
1939	12,5	8,2	4,3	1,5	81,6	81,3	o,3	4,4
194o	12,o	7,6	4,4	1,5	82,2	81,8	o,4	4,3
1941	12,o	7,4	4,6	1,4	82,2	81,8	o,4	4,4
1942	1o,4	6,3	4,1	1,2	83,7	83,3	o,4	4,7
1943	9,9	5,8	4,1	1,1	84,6	84,2	o,4	4,4
RMSB	11,6	5,4	6,2	2,1	77,7	77,4	o,3	8,6
DMEB	15,1	15,o	o,1	-	69,9	69,3	o,6	15,o
1949	8,7	8,7	o,o	o,4	87,8	85,4	2,4	3,1
195o	5,4	5,2	o,2	o,6	92,o	91,3	o,7	2,o
1951	5,9	5,7	o,2	o,9	91,4	9o,7	o,7	1,8
1952	6,9	6,6	o,3	o,9	9o,1	89,9	o,2	2,1
1953	5,6	5,1	o,5	o,8	91,2	88,5	2,7	2,4
1954	4,6	3,8	o,8	o,8	92,7	9o,8	1,9	1,9
1955	4,2	3,1	1,1	o,8	92,8	91,2	1,6	2,2
1956	5,o	3,6	1,4	o,8	92,o	88,4	3,6	2,2
1957	4,2	2,7	1,5	o,7	92,3	89,8	2,5	2,8
1958	4,5	2,9	1,6	o,8	92,5	9o,5	2,o	2,2
1959	4,4	2,7	1,7	o,8	92,4	89,7	2,7	2,4

Tabelle VIII

Quellen des langfristigen Fremdkapitals der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1)]

(in Tsd. M/RM/DM bzw. v.H. des langfristigen Fremdkapitals)

Jahr	langfrist. Fremdkapital Betrag	davon aus öffentlichen Mitteln Betrag	v.H.	aus Kapitalmarktmitteln Betrag	v.H.
1918	-	-	-	-	-
1919	16.150	-	-	16.150	100
1920	37.853	-	-	37.853	100
1921	50.973	-	-	50.973	100
1922	56.017	-	-	56.017	100
1925	327	-	-	327	100
1926	327	-	-	327	100
1927	6.083	2.628	43	3.455	57
1928	11.339	5.187	46	6.152	54
1929	13.626	7.340	54	6.286	46
1930	14.636	8.015	55	6.621	45
1931	14.397	7.783	54	6.614	46
1932	14.031	7.661	55	6.370	45
1933	13.537	7.480	55	6.057	45
1934	13.244	7.259	55	5.985	45
1935	16.296	10.489	64	5.807	36
1936	22.518	16.532	73	5.986	27
1937	23.364	16.958	73	6.406	27
1938	25.053	16.655	66	8.389	34
1939	25.104	16.433	65	8.691	35
1940	27.131	16.255	60	10.876	40
1941	27.821	16.122	58	11.699	42
1942	33.561	3.860	11	29.701	89
1943	36.747	22	0	36.725	100
1949	19.031[a)]	10.911	57	8.121	43
1950	72.656[a)]	50.242	69	22.414	31
1951	112.372[a)]	81.673	73	30.699	27
1952	160.839[a)]	124.491	77	36.348	23
1953	224.419[a)]	158.441	71	65.978	29
1954	306.922[a)]	186.771	61	120.151	39
1955	389.104[a)]	199.138	51	189.966	49
1956	451.689[a)]	204.341	45	247.348	55
1957	604.140[a)]	210.905	35	393.235	65
1958	760.549[a)]	193.431	25	567.118	75
1959	872.489[a)]	171.728	20	700.761	80

a) In diesen Jahren wurde die Aufgliederung des langfristigen Fremdkapitals auf Grund der Zinssätze geschätzt. Die von öffentlichen Stellen zu "marktgerechten" Bedingungen übernommenen Pfandbriefe erscheinen deshalb als am Kapitalmarkt placiert

Tabelle IX

Zusammensetzung des langfristigen Fremdkapitals der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1] nach Zinssätzen[a]

(in Tsd. M/RM/DM bzw. v.H. des langfrist. Fremdk.)

Jahr	langfr. Fremdk. insges.	davon mit Zinssatz					
		unter 4%	4 – 4¾%	5 – 5¾%	6 – 6¾%	7 – 7¾%	8 – 8¾%
1918	–	–	–	–	–	–	–
1919	16.150	–	100,–	–	–	–	–
1920	37.853	–	100,–	–	–	–	–
1921	50.973	–	78,3	21,7	–	–	–
1922	56.017	–	76,5	23,5	–	–	–
1925	327	–	–	100,–	–	–	–
1926	327	–	–	100,–	–	–	–
1927	6.083	43,2	–	5,4	–	–	51,4
1928	11.339	45,7	–	2,8	–	–	51,5
1929	13.626	53,9	–	2,3	–	–	43,8
1930	14.636	54,8	–	2,1	–	–	43,1
1931	14.397	54,1	–	2,1	–	–	43,8
1932	14.031	54,6	–	2,1	43,3	–	–
1933	13.537	55,3	–	2,1	42,6	–	–
1934	13.244	54,8	–	2,1	43,1	–	–
1935	16.296	43,2	55,1	1,7	–	–	–
1936	22.518	30,3	68,5	1,2	–	–	–
1937	23.364	27,2	71,7	1,1	–	–	–
1938	25.053	21,8	77,2	1,0	–	–	–
1939	25.104	18,4	81,3	0,3	–	–	–
1940	27.131	14,2	85,8	–	–	–	–
1941	27.821	11,2	88,8	–	–	–	–
1942	33.561	6,1	93,8	–	–	–	–
1943	36.747	0,1	99,9	–	–	–	–
1949	19.032	22,2	10,9	32,6	34,3	–	–
1950	72.656	50,3	2,9	18,6	28,2	–	–
1951	112.372	46,2	16,0	12,2	25,6	–	–
1952	160.839	33,2	34,8	11,1	20,9	–	–
1953	224.419	24,8	38,7	14,6	20,0	1,9	–
1954	306.922	18,0	32,7	29,6	17,6	2,1	–
1955	389.104	14,4	28,6	24,3	31,2	1,5	–
1956	451.689	11,7	24,2	23,2	30,6	8,9	1,4
1957	604.140	8,4	17,5	17,7	24,3	15,6	16,5
1958	760.549	6,1	12,6	25,3	25,7	17,2	13,1
1959	872.489	4,8	10,3	35,4	24,9	14,5	10,1

---

a) Enthält geringfügige Ungenauigkeiten, da die Nachweisungen in den Geschäftsberichten teilweise anders abgegrenzt sind

Tabelle X

Dividendenzahlungen der deutschen Schiffspfandbriefbanken

Jahr	Deutsche Schiffs-pfandbrief-bank AG. Berlin	Deutsche Schiffs-kredit-bank AG. Duisburg	Deutsche Schiffs-beleihungs-bank AG. Hamburg	Deutsche Schiff-fahrts-bank AG. Bremen	Schiffs-hypotheken-bank zu Lübeck AG. Lübeck
1918	-	-	3		
1919	5	5	5,5		
1920	5	5	7		
1921	5	5	7		
1922	7	5	7		
1925	-	-	-		
1926	-	-	-		
1927	-	6	6		
1928	-	8	8		
1929	7	8	10		
1930	7	8	10		
1931	5	8	6		
1932	5	8	6		
1933	5	8	6		
1934	5	8	6		
1935	6	8	6		
1936	6	8	6		
1937	6	8	7		
1938	6	8	7		
1939	6	8	7		
1940	6	8	7		
1941	6	8	6		
1942	6	8	6		
1943	6	8	6		
1948/9	-	-	-	-	-
1950	-	-	-	6	-
1951	-	6	5	6	6
1952	-	6	5	6	6
1953	-	8	6	6	6
1954	-	8	6	6	6
1955	-	8	7	7	7
1956	-	8	8	8	8
1957	-	9	8	8	8
1958	-	10	9	9	8
1959	-	10	9	9	7[a)]

---

a) Wegen der Umstellung auf das Kalenderjahr umfaßte das Geschäftsjahr nur neun Monate

Tabelle XI

Zinssalden der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1)]

(in Tausend M/RM/DM)

Jahr	Zinsen von Schiffs-darlehen	sonst. Zins-er-träge	Zins-auf-wen-dungen	Brutto-zins-über-schuß I	Brutto-zins-über-schuß II	son-stige Er-träge	Ver-wal-tungs-kosten
1918	73	185	-	258	72		119
1919	629	76	2oo	5o5	133		345
192o	2.436	122	1.3o6	1.252	7o1		936
1921	3.849	185	1.868	2.166	1.o64		1.52o
1922	5.7o6	1.115	2.333	4.488	3.oo7		5.165
1925	29	-	17	12	4	4	25
1926	34	-	19	15	÷ 6	6	41
1927	2o6	21	143	84	26	15	172
1928	673	3	454	222	139	5	286
1929	863	-	527	336	251	23	299
193o	891	-	536	355	267	37	3o5
1931	939	19	569	389	297	4o	322
1932	824	73	45o	447	346	19	293
1933	813	1o9	432	49o	378	23	297
1934	775	144	419	5oo	379	22	311
1935	812	126	414	524	395	19	355
1936	1.129	1o2	679	552	396	2o	4oo
1937	1.33o	92	8o5	617	432	19	445
1938	1.44o	58	891	6o7	4o6	96	491
1939	1.512	38	941	6o9	395	25	5oo
194o	1.524	74	1.oo8	59o	371	15	5o1
1941	1.529	1o3	1.o82	55o	324	39	537
1942	1.686	116	1.222	58o	348	45	635
1943	1.923	114	1.457	58o	343	28	6o7
1948/9	417	126	397	146	78	7	388
195o	2.234	77	1.787	524	35o	64	672
1951	4.566	126	3.441	1.251	916	39	1.o94
1952	7.2o7	284	5.488	2.oo3	1.437	51	1.53o
1953	1o.949	74o	8.941	2.748	1.987	211	2.532
1954	14.688	1.o69	12.335	3.422	2.559	55o	3.339
1955	21.127	1.3o6	17.564	4.869	3.884	896	4.4o6
1956	27.426	1.239	22.882	5.783	4.513	1.222	5.497
1957	36.4o8	2.2o4	31.547	7.o65	5.5o1	1.124	6.136
1958	48.715	2.248	42.13o	8.833	6.897	2.565	7.582
1959	55.784	1.575	47.126	1o.233	7.869	1.744	7.634

davon Pers.-aufw.	davon Steuern	Nettozinsüberschuss	Provisionen	a.o. Ertrag	Abschr. und Wertber.	a.o. Aufwand	Gewinn	davon an Rücklagen	Jahr
		139	24				163	12	1918
		160	269				429	34	1919
		316	584				900	109	1920
		646	1.126				1.772	168	1921
		÷ 677	3.593				2.916	881	1922
		÷ 9	10				1	-	1925
		÷ 20	21				1	-	1926
		÷ 73	134				61	11	1927
		÷ 59	174				115	51	1928
		60	145				205	70	1929
		87	141				228	85	1930
		107	93	6			206	98	1931
166	95	173	65	-	42		196	83	1932
163	63	216	67	88	175	6	190	85	1933
172	73	211	89	29	139	5	185	85	1934
181	92	188	104	97	162	-	227	110	1935
189	136	172	147	63	95	10	277	130	1936
195	174	191	123	142	74	47	335	165	1937
187	219	212	151	53	67	45	304	135	1938
185	240	134	180	34	14	45	289	110	1939
177	247	104	186	52	28	25	289	115	1940
178	280	52	177	89	5	15	298	120	1941
175	364	÷ 10	159	144	-	15	278	105	1942
178	352	1	126	152	-	7	272	105	1943
174	36	÷ 235	339	-	81	17	6	-	1948/9
199	243	÷ 84	780	4	422	23	255	18	1950
247	523	196	838	26	605	22	433	55	1951
322	791	524	979	8	498	142	871	240	1952
405	1.452	427	1.861	8	676	6	1.614	823	1953
499	1.764	633	2.147	513	774	236	2.283	1.433	1954
596	2.345	1.359	2.748	148	1.003	49	3.203	2.225	1955
766	2.347	1.508	2.262	317	362	8	3.717	2.480	1956
911	2.963	2.053	3.011	179	948	33	4.262	2.810	1957
1.013	3.400	3.816	4.115	259	2.958	111	5.121	3.153	1958
1.136	3.498	4.343	2.919	384	1.916	506	5.224	3.043	1959

Tabelle XII

Zinsspannen der deutschen Schiffspfandbriefbanken[1)]

(in v.H. der mittleren Bilanzsumme)

Jahr	Zinsen von Schiffs-darlehen	sonst. Zins-er-träge	Zins-auf-wen-dungen	Brutto-zins-spanne I	Brutto-zins-spanne II	son-stige Er-träge	Be-darfs-spanne
1918	1,65	4,15	-	5,8o	1,65		2,7o
1919	3,4o	o,4o	1,1o	2,7o	o,7o		1,85
192o	5,6o	o,3o	3,oo	2,9o	1,6o		2,2o
1921	5,35	o,25	2,6o	3,oo	1,5o		2,1o
1922	6,3o	1,25	2,6o	4,95	3,3o		5,7o
1925	4,1o	-	2,4o	1,7o	o,55	o,55	3,6o
1926	3,15	-	1,75	1,4o	÷ o,55	o,55	3,8o
1927	4,1o	o,4o	2,85	1,65	o,5o	o,3o	3,45
1928	5,65	o,oo	3,8o	1,85	1,15	o,o5	2,4o
1929	5,4o	-	3,3o	2,1o	1,55	o,15	1,85
193o	5,2o	-	3,15	2,o5	1,55	o,2o	1,8o
1931	5,3o	o,1o	3,2o	2,2o	1,7o	o,25	1,8o
1932	4,7o	o,45	2,6o	2,55	1,95	o,1o	1,65
1933	4,7o	o,6o	2,5o	2,8o	2,2o	o,15	1,7o
1934	4,5o	o,85	2,45	2,9o	2,2o	o,15	1,8o
1935	4,3o	o,65	2,2o	2,75	2,1o	o,1o	1,85
1936	4,65	o,4o	2,8o	2,25	1,6o	o,1o	1,65
1937	4,7o	o,35	2,85	2,2o	1,55	o,o5	1,55
1938	4,85	o,2o	3,oo	2,o5	1,35	o,3o	1,65
1939	4,85	o,1o	3,oo	2,oo	1,3o	o,1o	1,6o
194o	4,75	o,2o	3,1o	1,85	1,15	o,o5	1,55
1941	4,55	o,3o	3,2o	1,65	o,95	o,1o	1,6o
1942	4,55	o,3o	3,3o	1,55	o,95	o,1o	1,7o
1943	4,6o	o,3o	3,5o	1,4o	o,8o	o,o5	1,45
1948/9	3,1o	o,95	2,95	1,1o	o,6o	o,o5	2,9o
195o	4,25	o,15	3,4o	1,oo	o,65	o,1o	1,3o
1951	4,4o	o,1o	3,3o	1,2o	o,9o	o,o5	1,o5
1952	4,7o	o,2o	3,6o	1,3o	o,95	o,o5	1,oo
1953	5,o5	o,35	4,15	1,25	o,9o	o,1o	1,15
1954	4,95	o,35	4,15	1,15	o,85	o,15	1,15
1955	5,5o	o,35	4,6o	1,25	1,oo	o,25	1,15
1956	5,85	o,25	4,9o	1,2o	o,95	o,25	1,15
1957	6,15	o,35	5,3o	1,2o	o,95	o,2o	1,o5
1958	6,4o	o,3o	5,55	1,15	o,9o	o,35	1,oo
1959	6,15	o,2o	5,2o	1,15	o,85	o,2o	o,85

davon Pers.-aufwd.	davon Steuern	Nettozinsspanne	Provisionen	a.o. Ertrag	Abschr. und Wertber.	a.o. Aufwand	Erfolgsspanne	Jahr
		3,10	0,55				3,65	1918
		0,85	1,45				2,30	1919
		0,70	1,35				2,05	1920
		0,90	1,55				2,45	1921
		÷ 0,75	4,00				3,25	1922
		÷ 1,30	1,45				0,15	1925
		÷ 1,85	1,95				0,10	1926
		÷ 1,45	2,70				1,20	1927
		÷ 0,50	1,45				0,95	1928
		0,40	0,90				1,30	1929
		0,50	0,80				1,30	1930
		0,60	0,55	0,05			1,15	1931
0,95	0,55	1,00	0,35	-	0,25		1,10	1932
0,95	0,35	1,25	0,40	0,50	1,00	0,05	1,10	1933
1,00	0,40	1,20	0,50	0,15	0,80	0,05	1,05	1934
0,95	0,50	1,00	0,55	0,50	0,85	-	1,20	1935
0,75	0,55	0,70	0,60	0,25	0,40	0,05	1,15	1936
0,70	0,60	0,70	0,45	0,50	0,25	0,15	1,20	1937
0,65	0,75	0,70	0,50	0,20	0,20	0,15	1,05	1938
0,60	0,80	0,45	0,60	0,10	0,05	0,15	0,95	1939
0,55	0,75	0,30	0,60	0,15	0,10	0,10	0,90	1940
0,55	0,85	0,15	0,55	0,25	0,00	0,05	0,90	1941
0,45	1,00	÷ 0,05	0,45	0,40	-	0,05	0,75	1942
0,40	0,85	0,00	0,30	0,35	-	0,00	0,65	1943
1,30	0,25	÷ 1,75	2,50	-	0,60	0,15	0,05	1948/9
0,40	0,45	÷ 0,20	1,50	0,00	0,80	0,05	0,50	1950
0,20	0,50	0,20	0,80	0,00	0,60	0,00	0,40	1951
0,20	0,50	0,35	0,65	0,00	0,35	0,10	0,55	1952
0,20	0,65	0,20	0,85	0,00	0,30	0,00	0,75	1953
0,20	0,60	0,20	0,75	0,20	0,25	0,10	0,80	1954
0,15	0,60	0,35	0,70	0,00	0,25	0,00	0,85	1955
0,15	0,55	0,30	0,50	0,10	0,10	0,00	0,80	1956
0,15	0,50	0,35	0,50	0,00	0,15	0,00	0,70	1957
0,15	0,45	0,50	0,55	0,00	0,40	0,00	0,70	1958
0,15	0,40	0,50	0,30	0,00	0,20	0,05	0,60	1959

Literaturverzeichnis

1. Selbständige Schriften

ABRAHAM, H. J.: Die Schiffshypothek im deutschen und ausländischen Recht, Stuttgart und Köln 1950
- Das Seerecht, Berlin 1956
ADOLPHS, G.: Die Gewinnlage der Hypothekenbanken seit der Währungsreform, Köln-Braunsfeld o.J.
APFELTHALER, S.: Das Risikoproblem im Bankbetrieb, Diss.Wien 1939
AULER, W.: Das Pfandbriefgeschäft als Kapitalquelle der deutschen Hypothekenbanken, Berlin - Wien 1926

BÄHR, K.: Die wirtschaftliche Entwicklung der ehemaligen Dresdner Bank im Spiegel ihrer Bilanzen, Diss. Mannheim 1951
BAROCKA, E.: Unerwünschte Entwicklungstendenzen im Kreditwesen, Frankfurt/M. 1955
BERGSMA, T.P.: Das niederländische Bankwesen unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung seit dem Beginn der Weltwirtschaftskrise, Diss. Frankfurt/M., Gelnhausen 1939
BIRCK, NEUMANN, v. STEINSDORFF: Die Bankbilanz, 2 Bde., Wiesbaden o.J. (1951)
BÖSCH, H.J.: Die Kurspflege bei Wertpapieren, Frankfurt/M. 1959
BÜREN, K. v.: Analytische und vergleichende Bankbilanzkritik, Bern 1948
Bundesministerium für Verkehr (Hrsg.): Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 - 1957, Bd. 15 der Schriftenreihe des Bundesministeriums für Verkehr, Bielefeld 1957

CHRIST, W.: Schiffs-Hypotheken-Banken, Diss. Greifswald 1920
CHRISTEN, H.: Die Erfolgsrechnung der Hypothekenbanken, Diss. Hamburg 1946
COMMENTZ, C.: Die Abschätzung des Wertes von Frachtschiffen auf Grund technischer Einzelheiten und der Lage des Schiffsmarktes, Hamburg 1927
le COUTRE, W.: Praxis der Bilanzkritik, 2 Bde., Berlin - Wien 1926

DANNENBAUM, F.: Deutsche Hypothekenbanken, 2.Aufl., Berlin 1928
DEUBERT, E.W.: Der deutsche Schiffshypothekenmarkt, Entwicklung und gegenwärtige Problematik, Diss. Bonn 1952

EHLEN, K.J.: Die Filialgroßbanken, Stuttgart 1960
EISFELD, C.: Das niederländische Bankwesen, 2 Bde., Haag 1916

FISCHER, O.: Bankbilanz - Analyse, Meisenheim/Glan 1956
FISSER, F.M.: Trampschiffahrt, Entwicklung, Bedeutung, Marktelemente, Bremen 1957
FLIER, E.: Der Wiederaufbau der deutschen Schiffahrt und seine Finanzierung nach dem ersten und nach dem zweiten Weltkrieg, Diss. Innsbruck 1956

GERSTNER, P.: Bilanz - Analyse, 11.Aufl., Berlin 1944
GIRNTH, W.: Der deutsche Rentenmarkt 1923 - 1935, Berlin 1935

HEECKT/STENDER: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsflotte, Heft 31 der Kieler Studien, Kiel 1954
HEINERICI/GILGAN: Das deutsche Schiffsregisterrecht, Berlin - Leipzig - Wien 1942
HELANDER, S.: Die internationale Schiffahrtskrise und ihre weltwirtschaftliche Bedeutung, Jena 1928
HOFMANN, W.: Handbuch des gesamten Kreditwesens, Frankfurt/M. 1960
HOOK, W.: Die wirtschaftliche Entwicklung der ehemaligen Deutschen Bank im Spiegel ihrer Bilanzen, Heidelberg 1954
HOOYKAAS, J.C.: Schiffahrtstechnische Neuerungen in der Nachkriegszeit in ihrer Bedeutung für die Weltseeschiffahrt, Rostock 1930
HOTZEL, W.: Zinsspanne und Zinsspannenrechnung im Bankbetrieb, Diss. Leipzig, Berlin 1936
HUPPERT, H.: Die Struktur des Frachtenmarktes der Rheinschiffahrt, Diss. Mannheim, Düsseldorf 1954

Institut für Konjunkturforschung (Hrsg.): Der Wettbewerb in der Seeschiffahrt, Jena 1940

KOCH, W.: Die deutsche Linienschiffahrt in der Krise, Diss. Göttingen 1936
KOSTKA, E.: Der Markt für Frischfische, Diss. Mannheim 1953

LEITNER, F.: Bilanztechnik und Bilanzkritik, 8. und 9.Aufl Berlin - Leipzig 1929
LINHARDT, H.: Bankbetriebslehre, Bd. I Köln und Opladen 1957; BD.II Köln und Opladen 1960
LÖHR, J.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Hypothekenbanken, Leipzig 1908

MATHIES, O.: Deutsche Schiffsbeleihungsbanken, Hamburg 1917
MELLEROWICZ/JONAS: Bestimmungsfaktoren der Kreditfähigkeit, Berlin 1954
MERTIN, K.: Die Sammelwertberichtigung in der Bilanz der Kreditbanken, Diss. Hamburg 1957
MÖSSNER, K. E.: Das deutsche Bodenkreditsystem, Berlin 1934

PANTLEN, H.: Der Wiedereintritt Deutschlands in die Weltschiffahrt, Berlin und Leipzig 1927
POSTEHER, W.: Abstellung auf Sachwerte bei inländischen Schuldverschreibungen, Diss. Hamburg 1938
PRAUSE, F.: Das Recht des Schiffskredits, Berlin 1954
PRIESTER, H.: Der Wiederaufbau der deutschen Handelsschiffahrt, Berlin 1926

RESKI, E.: Die Einwirkungen von Inflation und Währungsreform auf die Kreditgeschäfte der Hypothekenbanken, Diss. Frankfurt 1928
RETTICH, H.: Vorfragen der Reedereifinanzierung, Rostock 1933
RIEGER, K.: Die Hypothekarkredit- und Pfandbriefinstitute im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland 1948 - 1959, Tübingen 1960
ROGOWSKY, J.: Die Wiederaufbaufinanzierung der Seeschiffahrtsbetriebe, Düsseldorf 1955

SCHLEGELBERGER/LIESECKE: Seehandelsrecht (Ergänzungsband zu:

Schlegelberger: Kommentar zum Handelsgesetzbuch), Berlin und Frankfurt a.M. 1958
SCHMALENBACH, E.: Kapital, Kredit und Zins, 3.Aufl., Köln und Opladen 1951
SCHMALTZ, K.: Betriebsanalyse, Stuttgart 1929
SCHULTE, F.: Die Hypothekenbanken, München und Leipzig 1918
STAMPFLI, P.: Zinsspanne und Zinsspannerechnung im Bankgewerbe, Bern 1955
STRATHUS, H.: Der Kapitalmarkt in Westdeutschland und die Probleme seines Wiederaufbaus, Heft 16 der Schriftenreihe des Instituts "Finanzen und Steuern", Hamburg o.J.
STUCKEN, R.: Deutsche Geld- und Kreditpolitik 1914 - 1953, 2.Aufl., Tübingen 1953

THOMAS, K.: Ausleihungen, Diskontierungen und Wertpapieranlagen der Kreditbanken, Berlin 1956
TIEDJE, S.: Probleme des deutschen Schiffsbeleihungswesens, Diss. Hamburg, Würzburg 1937

VOGELS, W.: Gesetz über Schiffspfandbriefbanken, Berlin 1933

WILTS, J.: Die Anlageinvestitionen im westdeutschen Verkehrswesen von 1949 bis 1955, Göttingen o.J.
WOLFF, H.: Grundriß des Sachenrechts bei Schiffen und Schiffsbauwerken, Hamburg 1949
WOLFGANG, E.: Die Kursbildung am Rentenmarkt, Stuttgart 1931
WÜSTENDÖRFER, H.: Neuzeitliches Seehandelsrecht, Hamburg 1947

2. Aufsätze in Zeitschriften, Sammelwerken usw.

ABRAHAM, H.J.: Schiffspfandbriefbanken, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, 9. Bd., Stuttgart-Tübingen-Göttingen, 1956, S. 131
ACHTERBERG, E.: Nur keine Zinserhöhung, in: ZfK, 4.Jahrg. (1951), S. 140

BAROCKA, E.: Zur Problematik der Kurspflege bei festverzinslichen Wertpapieren, in: DIK, 10.Jahrg. (1959), S. 371 und 397
- Industriedarlehen aus Pfandbriefverkäufen? in: ZfK, 13.Jahrg. (1960), S. 590
BERGMANN, H.: Grundsätze der Schiffsfinanzierung, in: HANSA, 96. Jahrg. (1959), S. 488
BIBER, W.: Notwendige Maßnahmen zur Kapitalbildung, in: Der Volkswirt, Jahrg. 1949, Nr. 34, S. 8
- Zinserhöhung - ein Irrweg, in: ZfK, 4.Jahrg. (1951), S. 96
- Der Übergang zum "freien" Wertpapiermarkt, in: DIK, 6.Jahrg. (1955), S. 1
- Marktfähige Wertpapiere, in: Aufsätze und Vorträge zum Wiederaufbau des Realkredits
- Die privaten Hypothekenbanken in der Wertpapierkrise, in: Aufsätze und Vorträge zum Wiederaufbau des Realkredits
BLAU, B.: Das deutsche Schiffspfandbriefwesen, in: ZfBi, Jahrg. 1931, Heft 5 - 7 und 10 - 11
- Reform des Schiffskredits, in: Der Deutsche Oekonomist, 50. Jahrg. (1932), S. 783
BUSCH, R.: Kreditmöglichkeiten der Schiffahrt, in: HANSA, 81. Jahrg. (1944), S. 395

EICKE, R.: Die Kapitalausstattung der Kreditinstitute, in:

ZfK, 3.Jahrg. (1950), S. 101
EISFELD, C.: Die Auswertung der Bankbilanz durch die Zinsspannenrechnung, in: Der Wirtschaftstreuhänder, 3. Jahrg. (1934), S. 217
- Die Zinsspanne bei Banken, Sparkassen und Kreditgenossenschaften, in: Sparkasse, 53. Jahrg. (1937), S. 237
- Probleme um das Eigenkapital der Kreditbanken, in "Die Unternehmung im Markt", Festschrift für Wilhelm Rieger, Stuttgart und Köln 1953, S. 103

FETTEL, J.: Kapital, in: HdB, 3.Aufl, Sp. 2959

GRAFF, J.: Die Bewertung von Schiffen aller Art, besonders die der Binnenschiffahrt, in: HANSA, 87. Jahrg. (1950), S.1296

HIRTE, A.: Die Zukunft des Schiffskredits, in: Der Deutsche Volkswirt, 10. Jahrg. (1936), S. 720
- Das Wasser trägt den Schiffspfandbrief, in: DIK, 5.Jahrg. (1954), S. 213
- Schiffahrt und Schiffsbanken in 1955, in: DIK, 7.Jahrg. (1956), S. 225
- Der Zwischenkredit bei Schiffsinvestitionen, in: DIK, 7.Jahrg. (1956), S. 357
- 40 Jahre deutsche Schiffsbanken, in: DIK, 9.Jahrg. (1958), S. 309
- Schiffsbanken ohne Flaute, in: DIK, 10.Jahrg. (1959), S.249
HOFFMANN, W.: Aktivierung der Schiffahrtsfinanzierung, in:HANSA, 88. Jahrg. (1951), S. 961
- Ein Lösungsvorschlag für die Schiffsfinanzierung, in: Die Zeit, 8. Jahrg. (1953), Nr.33, S. 9

ILAU, H.: Zinsstop - eine Sackgasse, in: ZfK, 4.Jahrg. (1951), S. 118

KÖLLER, J.v.: Die Problematik des Pfandbriefvorverkaufs auf Grund einer Ersatzdeckung, in: DIK, 5. Jahrg. (1954), S.205
KOOP, Th.: Der Wiederaufbau der Seeschiffahrt und seine Finanzierung, in: "Die Kapitalausstattung der Unternehmung",Bd.6 der Schriftenreihe des Instituts der Wirtschaftsprüfer, o.O. o.J. (1953), S. 43
KRIEGER, -: Rechte an eingetragenen Schiffen und Schiffsbauwerken, in: Deutsche Justiz, 103. Jahrg. (1941), S. 97

LEO, M.: Schiffshypothekenbanken, in: Bank-Archiv, 10.Jahrg. (1910/11), S. 100 und 118

MEITHNER, K.: Die Bilanzen der Bankunternehmungen, in: "Die Bilanzen der Unternehmungen", Festgabe für Julius Ziegler, Hrsg. K. Meithner, Bd. II, Berlin - Wien 1933, S. 270
MICHAELIS, K.: Der Schiffskredit und die Beteiligung der Sparkassen, in: Sparkasse, 56. Jahrg. (1936), S. 442

PAPPENHEIM, M.: Die geschichtliche Entwicklung des Seehandels und seines Rechts, in: Bd. 103 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Hamburg 1903, S. 129

RICHARDI, H.: Der marktgerechte Kapitalzins, in: DIK, 1.Jahrg. (1950), 2. Folge, S. 1
RÖPCKE, W.: Die Versteinerung des Zinses, in ZfK, Jahrg. 1950, S.437

SCHACKOW, A.: Schiffskredit, in: Enzyklopädisches Lexikon für das Geld-, Bank- und Börsenwesen, Hrsg. PALYI/QUITTNER, Frankfurt/M. 1957, S. 1377
SCHECKER, Th.: Dem Schiffbau neue Impulse geben, in: Die Welt, Nr.124, vom 28.Mai 1960, S. 12
SCHMALENBACH/WEINREIS: Die Bilanzierung der Pfandbriefe, in: ZfhF, 18. Jahrg. (1924), S. 337
SCHMITT, A.: Die Binnenschiffahrt der Bundesrepublik Deutschland in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung, in: "Die deutsche Binnenschiffahrt", Düsseldorf 1957, S. 87
SCHNEIDER, J.: Das Schiffsbeleihungswesen im Jahre 1923, in: Schiffahrtsjahrbuch 1924, Hamburg 1923, S. 64
SCHÖNFELD, H.M.: Schiffbaufinanzierung, in: HdB, 3.Aufl. Stuttgart 1960, Sp. 4802
SPRECKELSEN, - v.: Neue Vorschriften über das Schiffsregister, in: HANSA, 88. Jahrg. (1951), S. 966
STÖDTER, R.: Neubauproblem und Schiffskredit, in: HANSA, 74.Jahrg. (1937), S. 1976

THEEL, G.A.: Seeschiffahrt, in: Handwörterbuch der Sozialwissenschaften, Stuttgart-Tübingen-Göttingen 1956, 9.Bd., S.189
THEISINGER, K.: Kreditgeschäft und Kreditpolitik, in: Die Bank, Lehrbuch und Nachschlagewerk des Bank- und Sparkassenwesens, Wiesbaden 1952, S. 3
TRAPPE, -: Das Recht der Schiffsgläubiger im nationalen und internationalen Recht, in: HANSA, 97. Jahrg. (1960), S. 942

WACHS, O.: Schiffshypothekenbanken beim Wiederaufbau der Schiffahrt, in: HANSA, 85. Jahrg. (1948), Heft 1, S. 5 und Heft 2, S. 3
WITTE, H.: Die Preise seegehender Frachtschiffe im ersten Halbjahr 1951, in: HANSA, 88. Jahrg. (1951), S. 1208

ZEIDLER, J.K.: Deutsche Hochseefischerei im Wellental, in: Der Volkswirt, 15.Jahrg. (1961), S. 349

3. Verwendete Zeitschriften

Bank - Archiv
Der langfristige Kredit
Der Volkswirt
Deutsche Zeitung und Wirtschafts-Zeitung
Die Bank
Die Welt
Die Zeit
Fairplay, Weekly Shipping Journal
Frankfurter Allgemeine Zeitung
Handelsblatt
HANSA, Zeitschrift für Schiffahrt, Schiffbau, Hafen
The Economist
Wirtschaft und Statistik
Zeitschrift für Betriebswirtschaft

Zeitschrift für Binnenschiffahrt
Zeitschrift für das gesamte Kreditwesen
Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung
Zahlungsverkehr und Bankbetrieb

4. Sonstige Hilfsmittel

Allgemeine Darlehensbedingungen (Deutsche Schiffskreditbank AG, Duisburg)
Anweisung über die Wertermittlung von Schiffen (Deutsche Schiffsbeleihungsbank AG, Hamburg)
Binnenschiffahrt in Zahlen, Duisburg-Ruhrort o.J. (Loseblatt-Sammlung)
Der Rentenführer, Handbuch der festverzinslichen Wertpapiere (verschiedene Jahrgänge)
Geschäftsberichte der deutschen Schiffspfandbriefbanken
Geschäftsberichte verschiedener Banken und Sparkassen
Geschäftsberichte des Verbandes privater Hypothekenbanken e.V.
Jahres- und Monatsberichte der Bank deutscher Länder bzw. der Deutschen Bundesbank
Jahresberichte über die deutsche Fischerei (Hrsg.: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten)
Satzungen der deutschen Schiffspfandbriefbanken
Statistisches Handbuch der Bank deutscher Länder 1948 - 1954 , Frankfurt/M. 1955
Statistische Jahrbücher der Freien und Hansestadt Hamburg
Statistische Jahrbücher des Deutschen Reiches
Statistische Jahrbücher für die Bundesrepublik Deutschland
Wer gehört zu wem, Hrsg.: Commerz- und Discontobank AG, o.O. 1957
Zeitungsausschnitte des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs

Auskünfte erteilten:

Arbeitsgemeinschaft privater Schiffsbanken, Bremen
Deutsche Schiffsbeleihungsbank AG, Hamburg
Deutsche Schiffskreditbank AG, Duisburg
Schiffshypothekenbank zu Lübeck AG, Kiel/Lübeck

L e b e n s l a u f

Am 1. August 1934 wurde ich, Rainald Helmut B o h n h o f f , in Hamburg als Sohn des Kaufmanns Carl Bohnhoff und seiner Ehefrau Louise, geb. Alm, geboren. Nach manchem durch die Wirren des Krieges bedingten Schulwechsel bestand ich nach vierjähriger Grundschulzeit 1946 die Aufnahmeprüfung zur Oberschule für Jungen in Eimsbüttel, die ich 1954 mit dem Zeugnis der Reife verließ.

Um vor Beginn meines Studiums praktische Erfahrungen zu sammeln, trat ich im Frühjahr 1954 eine kaufmännische Lehre bei der Margarine-Union AG, Hamburg, an, die ich 1956 mit der Kaufmannsgehilfenprüfung abschloß.

Im Sommersemester 1956 begann ich mein Studium an der Universität Hamburg. Während der drei folgenden Semester studierte ich an der Technischen Universität Berlin-Charlottenburg. Zum Sommersemester 1958 kehrte ich in meine Heimatstadt zurück und habe dort am 29.April 1960 die Diplomprüfung für Kaufleute bestanden. Seitdem habe ich mich vorwiegend mit den Problemen der vorliegenden Dissertation befaßt.

Druck: Heidelberger Reprographie A. Grosch